

**Beschlussvorlage FB 3/087/2020
TOP Nr. 6 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
08.12.2020

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Änderung des Bauantrags vom 30.09.1996 zur Änderung der Auflagen des Genehmigungsbescheides nach den den Empfehlungen des Lärmschutzgutachtens vom November 2020 sowie Nutzung der Betriebsflächen als Stell- bzw. Lagerplatz - 3. Tektur - auf den Grundstücken Fl.Nrn. 4/0 und 5/0 der Gemarkung Nettelkofen (Nettelkofen 23)

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Bauvorhaben: 3. Tektur zu: Änderung der Auflagen des Genehmigungsbescheids vom 30.09.1996 nach den Empfehlungen des Lärmschutzgutachtens vom November 2020 sowie Nutzung der Betriebsflächen als Stell- bzw. Lagerplatz

Antragsgegenstand:

Beantragt ist die Änderung der am 30.09.1996, Az. 96000417A / 05.05.1997 Az. G96/417erteilten Baugenehmigung zur Errichtung einer LKW-Unterstellhalle für den damals bereits ausgeübte Transportunternehmen / Speditionsbetrieb. Diese Baugenehmigung beinhaltet eine LKW-Einstellhalle mit Abstellplätzen für 8 LKW; Außenstellplätze sind nicht Genehmigungsbestandteil. Außerdem wurde die Baugenehmigung damals antragsgemäß nur für LKW-Fahrten in der Tagzeit (06:00 – 22:00 Uhr) genehmigt. Weiter wurde durch Nebenbestimmung die Einhaltung von (reduzierten) Immissionsrichtwerten in Höhe von tagsüber 57 dB(A) und nachts 42 dB(A) geregelt.

Aufgrund bauaufsichtlicher Überprüfungen wurde 2014 festgestellt, dass der Betrieb abweichend von der Baugenehmigung auch eine erhebliche Anzahl von Aussenstellplätzen für die mittlerweile 18 LKW auf dem Betriebsgelände genutzt werden und der Betrieb auch in der Nachtzeit erfolgt.

Mit Änderungsantrag (1. Tektur) vom 21.12.2015 wurde dann die nachträgliche Genehmigung des zwischenzeitlich deutlich vergrößerten Betriebes (18 LKW) und der geänderten Betriebsabläufe (insbes. mit Nachtbetrieb) begehrt. Über diesen Antrag ist bislang noch nicht entschieden, da wesentliche Entscheidungsgrundlagen noch ungeklärt waren. Im Mittelpunkt standen die Berücksichtigung der Fl.Nr. 29/1 (landwirtschaftliche Scheune) und des der im Nordwesten angrenzenden Teilflächen des Grundstücks Fl.Nr. 7 (Steinegger) als maßgebliche Immissionsorte und die Berücksichtigung von Vorbelastungen durch andere Betriebe. Auch das Betriebsgeschehen und die Betriebsabläufe waren noch anzupassen.

Mit Baugenehmigung vom 14.10.2019, Az. B-2019-3116 RAL wurde die Baugenehmigung die Errichtung eines Carports für 10 Fahrzeuge erteilt. Die dadurch erreichte Abschirmung der PKW-Parkplätze südlich der LKW-Abstellhalle ist Grundlage für die weiteren Lärmmittlungen gegenüber dem westlichen Nachbargrundstück Fl.Nr. 7/4 (Steinegger).

Auch über einen 2. Tekturantrag mit geänderter Betriebsbeschreibung vom 09.06.2020 wurde bislang noch nicht entschieden.

Der jetzt vorgelegte Änderungsantrag (3. Tektur) weicht erheblich von den bisherigen Änderungsanträgen ab. So wurde im Laufe der über 5-jährigen Antragsverfahren erreicht, dass entscheidungserhebliche Rechtsfragen neu beurteilt wurden. So wurde unter Beiziehung des Bayerischen Staatsministeriums für Bauen, Wohnen und Verkehr geklärt, dass dem forstwirtschaftlichen Betriebsgebäude am nördlichen Ortsrand mangels Zulassung einer Nachtbetriebszeit auch keine Vobelastungswirkung gegenüber dem Immissionsort 29/2 (landw.Scheune) zukommt. Für diesen im Hinblick auf die (einzige) Ausfahrtsmöglichkeit in der Nachtzeit zentralen Immissionsort wurde damit eine Erhöhung der IRW von 42 dB(A) auf 44 dB(A) möglich. Im Zuge des 2. Änderungsantrages konnte jetzt auch die rechtliche Klärung herbeigeführt werden, dass keiner der in Nettelkofen zulässigen Gewerbebetriebe eine Nachtbetriebszeit aufweist. Mangels Vorbelastungen steht dem Vorhaben damit in der Nachtzeit der volle Immissionsrichtwert von 45 dB(A) zur Verfügung.

Anhand dieser entscheidenden Lärmparameter wurde jetzt in einem auf darauf abgestimmten Betriebskonzept, das durch den Tekturplan vom 10.11.2020 und durch das Lärmgutachten vom 10.11.2020 (das mittlerweile 8 Lärmgutachten !!!) beschrieben ist, ein genehmigungsfähiger Speditionsbetrieb entwickelt.

Nach den Antragsunterlagen sehen folgende Änderungen / Ergänzungen gegenüber der bisherigen Baugenehmigung 1996 vor:

- a) die Ausweitung der Betriebszeiten auf die Nachtzeit mit max. 6 LKW-Bewegungen je lauteste Nachtstunde
(bisheriger Regelungsinhalt: 06:00-22:00 Uhr; in der Zeit von 06:00 – 07:00 Uhr und von 19:00 - 22:00 sind max. 2 LKW-Bewegungen zugelassen)
- b) Nutzungserweiterung des Speditionsbetriebes auf insgesamt 18 LKW
(bisheriger Regelungsinhalt: 8 LKW Abstellplätze)
- c) Nutzungserweiterung der LKW-Unterstellhalle auf bis zu 10 LKW
(bisheriger Regelungsinhalt: 8 LKW Abstellplätze)
- d) Nutzung der LKW-Unterstellhalle auch zu Lagerzwecken Die Planzeichnung und die Antragsbezeichnung sehen jetzt ausdrücklich auch eine – für Speditionsbetriebe letztlich typische – Nutzung der LKW-Abstellhalle auch zu Lagerzwecken vor. Wie aus den übrigen Antragsunterlagen erkennbar ist, ist hier eine Mehrzwecknutzung (Wechselnutzung) vorgesehen.
(bisheriger Regelungsinhalt: LKW-Abstellhalle mit Werkstatt und Waschplatz)
- e) die betriebliche Nutzung der Außenflächen mit
 - 6 LKW-Stellplätzen im Osten (Südfläche Fl.Nr. 4)
 - 4 LKW-Stellplätze nördlich der LKW-Halle
 - 5 LKW-Abstellplätze südlich der LKW-Halle in der Tagzeit (vgl. Lärmgutachten S. 21;
in der Bauzeichnung durch blaue Schraffur auf Rangier-/Hofffläche gekennzeichnet)
 - der befestigten Flächen des Betriebsgeländes zur Mitnutzung als Lagerfläche
(bisheriger Regelungsinhalt: keine LKW-Abstellplätze auf den Außenflächen)
- f) Änderung des Schalldämmmaßes der Dachkonstruktion auf 31 dB(A)
(bisheriger Regelungsinhalt: Schalldämmmaß Dachkonstruktion 37 dB(A))
- g) Errichtung von 10 PKW-Stellplätzen südlich der LKW-Halle mit geschlossener Rückwand als Carport als tatsächliche Voraussetzung für die lärmtechnische Zulässigkeit (Baugenehmigung bereits erteilt am 14.10.2019, B-2019-3116 RAL)

- h) Aufweitung der nordwestlichen Betriebszufahrt und Errichtung von 6 PKW-Stellplätzen (Verlegung) im Nordwesten
- i) Schrankenanlagen an den übrigen Zufahrten zum Ausschluss der LKW-Nutzung in der Nachtzeit
- j) Errichtung einer Lärmschutzwand (Höhe 2 m) an der Süd- und Ostseite der LKW-Abstellplätze im Osten

Die Stadt Grafing b.M. nimmt im Rahmen des gemeindlichen Einvernehmens (§ 36 BauGB) wie folgt Stellung (Art. 64 Abs. 1 Satz 2 BayBO):

Bereichszuordnung:

Das gegenständliche Transportunternehmen wurde im Jahr 1996 als sonstiges Außenbereichsvorhaben gemäß § 35 Abs. 2 BauGB genehmigt. Dem lag eine gesonderte Änderung des Flächennutzungsplanes (7. Änderung) zu Grunde, in der erstmals der bereits bebaute bzw. zur Bebauung vorgesehene Bereich von Nettelkofen als Baugebiet (Dorfgebiet) dargestellt wurde. Aufgrund des Ergebnisses der Abwägungsentscheidung in einem „vorhabenbezogenen“ Flächennutzungsplanänderungsverfahren war eine Beeinträchtigung von öffentlichen Belangen (§ 35 Abs. 3 BauGB), die dem Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB entgegenzuhalten wären, nicht mehr zu erkennen. Insbesondere waren auch das Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 35 Abs. 3 Nr. 3 BauGB) nicht zu erwarten, da durch entsprechende Regelungen in der Baugenehmigung die Lärmverträglichkeit für das Schutzniveau eines Dorfgebietes sichergestellt werden konnte.

Mittlerweile erfüllt die Ortschaft Nettelkofen die Anforderungen eines Ortsteils im Sinne des § 34 BauGB. Das Baugrundstück liegt inmitten des Bebauungszusammenhangs und ist danach dem Innenbereich zuzuordnen. Dem Flächennutzungsplan kommt insoweit keine unmittelbare Rechtswirkung mehr zu, was insbesondere auch hinsichtlich der dortigen Darstellungen von Bauflächen bzw. den anschließenden Grünflächen gilt.

Die Zulässigkeit der beantragten Nutzung der bisher unbebauten Flächen nördlich der Halle (offene LKW-Abstellplätze) beurteilt sich danach, ob auch diese hinter der letzten Gebäudefassade liegenden Teilflächen noch dem Innenbereich zuzurechnen sind. Der Bebauungszusammenhang endet grundsätzlich mit dem Abschluss des letzten Gebäudes. Jedoch bildet in der vorliegenden Situation der Seeoner Bach mit seiner Ufervegetation in Form eines Strauch- / Baumgürtels und der parallel dazu verlaufenden Gemeindestraße die Wirkung einer topographischen Zäsur und definiert damit Bebauungsabschluss. Aufgrund dieser topographischen Begrenzung des Bebauungszusammenhangs sind die Flächen nördlich der Halle (letztes Gebäude) bis hin zum Seeoner Bach dem Innenbereich zurechnen und damit bebaubar. Es handelt sich dabei auch notwendigerweise nur um eine wenige Grundstücke, die durch diese natürliche Begrenzung dem Innenbereich zugehören. Der mittlerweile nördlich des Seeoner Baches entstandenen forstwirtschaftlichen Halle kommt dagegen hinsichtlich der Bereichszuordnung keine Prägungswirkung zu, da sie als bloße Lagerhalle für Brennholz nicht dem ständigen Aufenthalt von Menschen dient

Art der baulichen Nutzung:

Das beantragte Vorhaben fügt sich hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung ein (§ 34 Abs. 1 BauGB). Hier ist von entscheidender Bedeutung, ob die Eigenart der näheren Umgebung noch einem Dorfgebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 5 BauNVO) entspricht. Dazu wird verlangt, dass die vorhandenen Nutzungsarten eindeutig in der gemäß § 5 BauNVO gesetzlich definierten Gebietsart zulässig sind.

Das ist hier aber nicht der Fall. Speditionsbetriebe stellen aufgrund Ihrer Störf Wirkung keine „nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe“ mehr dar und sind somit in Dorfgebieten unzulässig (vgl. insbesondere BayVGH 29.03.2010, BVerwG 06.06.2019). Durch die Existenz des in zulässiger Weise errichteten Speditionsbetriebes und damit eines erheblich belästigenden Gewerbebetriebes entspricht die Eigenart der Umgebung damit nicht der Gebietsart eines Dorfgebietes.

Dabei ist von entscheidender Bedeutung, dass der Betrieb nicht erst mit der jetzt beantragten Baugenehmigung zum (erheblich störenden) Speditionsbetrieb wird, sondern schon die Nutzungsart des bisher in zulässiger Weise errichteten Betriebes (Baugenehmigung vom 30.09.1996: 8 LKW) einen erheblich belästigenden Speditionsbetrieb dargestellt hat. Rechtsfolge ist, dass die Eigenart der Bebauung keinem „Dorfgebiet“ und damit keinem Baugebiet nach § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. der Baunutzungsverordnung (BauNVO) entspricht (vgl. hierzu ausdrücklich: BVerwG 06.06.2019) sondern eine sog. Gemengelage darstellt.

Daran ändern auch die (immissionsschutzfachlichen) Nebenbestimmungen der damaligen Baugenehmigung nichts, die hinsichtlich der Lärmentwicklung die Einhaltung der Immissionsrichtwerte eines Dorfgebietes verlangt hat. Allein entscheidend ist hier eine typisierende Betrachtungsweise der jeweiligen Nutzungsart; hier fallen Speditionsbetriebe den Nutzungstypen der wesentlich störenden Gewerbebetriebe zu. Eine Abweichung von der typisierenden Betrachtungsweise und Würdigung des konkreten Betriebes kommt nur in den ganz seltenen Fällen in Betracht, in denen ein Betrieb nicht das branchentypische Erscheinungsbild aufweist (BVerwG 07.05.1971). Eine derartig atypische Fallgestaltung kann aus einer immissionsschutzfachlichen Nebenbestimmung aber nicht abgeleitet werden (vgl. BayVGH 08.05.2000). Bei einem 1996 genehmigten und damit in zulässiger Weise ausgeübten Fuhrunternehmen mit 8 LKW handelt es sich damit ungeachtet des durch die Baugenehmigung beschränkten Emissionsverhaltens um einen wesentlich störenden Gewerbebetrieb.

Die nähere Umgebungsbebauung entspricht damit keinem Dorfgebiet (§ 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 8 BauNVO), in dem ein Speditionsbetrieb nicht gebietsverträglich wäre (§ 8 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BauNVO). Es liegt damit eine sog. (Klein-)Gemengelage vor, also dem nahen nebeneinander eines störenden Gewerbebetriebes und einer (schutzwürdigen) Wohnbebauung. Diese Gemengelagesituation begrenzt sich auf das Umfeld des Speditionsbetriebes (und erfasst nicht den gesamten Ortsteil Nettelkofen).

In Gemengelagen beurteilt sich die Zulässigkeit hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung allein gemäß § 34 Abs. 1 BauGB nach dem Gebot des Einfügens. Dort ist das geplante Vorhaben (Erweiterung des Speditionsbetriebes durch ein geändertes Betriebsgeschehen, Nachtbetrieb, weitere Abstellplätze usw.) zulässig, da bei der Beurteilung des Einfügungsgebotes zur Art der baulichen Nutzung nach § 34 Abs. 1 BauGB allein darauf abzustellen ist, ob eine entsprechende Nutzungsart (hier ein „nicht erheblich belästigender Gewerbebetrieb“) schon tatsächlich vorhanden ist. Auf die Größe oder den Umfang des Betriebes kommt es an dieser Stelle nicht an.

Gleiches gilt für die jetzt zusätzlich beantragte Nutzung der Halle als Lagerfläche. Soweit es sich hier nicht schon um ein Annex des Speditionsbetriebes (Variationsbreite) sondern um eine selbständige Hauptnutzung handelt, fügt sich auch diese ein (§ 34 Abs. 1 BauGB). So sind Lagernutzungen auch im Gebäude Nettelkofen 21 zugelassen und damit tatsächlich schon vorhanden. Auch sind (selbständige) Lagergebäude nicht nur in Gewerbegebieten zulässig, sondern auch in anderen Gebietsarten (BVerwG 08.11.2001). Entscheidend ist allein, ob die Zweckbestimmung im Hinblick auf die Störf Wirkung gewahrt bleibt. Das ist hier in der Gemengelage uneingeschränkt der Fall.

Auf die Prüfung einer Abweichung nach § 34 Abs. 3a Nr. 1 Buchstabe a BauGB kommt es damit nicht mehr an.

Rücksichtnahmegebot:

Die beantragte Zulassung des über die bisherige Baugenehmigung hinausgehenden Betriebes fügt sich damit also grundsätzlich gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ein (Gebietsverträglichkeit), ist also hinsichtlich seiner Nutzungsart innerhalb der dortigen Umgebung zulässig. Grenzen ergeben sich aber aus dem Gebot der Rücksichtnahme. Obwohl ein Vorhaben in jeder Hinsicht den Rahmen der Umgebungsbebauung einhält, ist es dann unzulässig, wenn es an der gebotenen Rücksichtnahme gegenüber der unmittelbaren Nachbarschaft fehlt (Umgebungsverträglichkeit). Dabei kommt dem Rücksichtnahmegebot gerade in Gemengelagen, also einem Nebeneinander mit (schutzwürdiger) Wohnbebauung und (erheblich störenden) Gewerbebetrieben im besondere Bedeutung zu. Es dient zum Schutz der Nachbarschaft vor unzumutbaren Beeinträchtigungen und schafft einen angemessenen Ausgleich zwischen dem, der baut, und der umliegenden schutzwürdigen Wohnbebauung.

Im vorliegenden Fall steht die gegenseitige und wechselseitige Rücksichtnahmepflicht hinsichtlich des Gewerbelärms im Mittelpunkt. Die Beurteilung dessen, was unter dem Gebot der Rücksichtnahme noch lärmverträglich ist, bestimmt sich hier (Gewerbelärm) nach der TA-Lärm (vgl. Nr. 1 TA-Lärm). Diese bestimmt als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift die Grenzen der Zumutbarkeit. Werden diese überschritten, ist das Vorhaben unzulässig. Werden die Grenzen aber eingehalten, hat das Vorhaben einen Zulassungsanspruch!

Anzumerken ist, dass sich hinsichtlich der Zumutbarkeitsgrenzen zwischen der vorliegenden Gemengelage und einem Dorfgebietes keine grundlegend anderen Folgen ergeben. Auch in Gemengelagen und den dort zu bildenden Zwischenwerten sollen die **Dorfgebietsrichtwerte** nicht überschritten werden (Nr. 6.7 TA-Lärm). Geringfügige Überschreitungen wären aber noch als verträglich anzusehen, insbesondere bei seltenen Spitzenpegelbelastungen.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung vom 10.11.2000, das mit dem dort beschriebenen Betriebsgeschehen (Betriebsbeschreibung) maßgebliche Grundlage und wesentlicher Bestandteil des Bauantrages ist, zeigt, dass an allen maßgeblichen Immissionsorten die für Dorfgebiete geltenden Immissionsrichtwerte der TA-Lärm von 60 dB(A) in der Tagzeit und 45 dB(A) in der Nachtzeit eingehalten. Das gilt insbesondere gegenüber den Immissionsorten in der unmittelbaren Nachbarschaft FI.Nr. 29/2 und FI.Nr. 3.

**Ignaz Fuchs Transporte GmbH
Fuchs Transporte Betrieb Tag 2020-11**

Anhang A

Zusammenfassung Beurteilungspegel und Maximalpegel

1 Name	2 HR	3 Geschoss	4 Nutzung	6 Z m	7 IRW,T dB(A)	9 LrT dB(A)	11 LrT,diff dB(A)	13 SPK,T dB(A)	15 LT,max dB(A)	17 LT,max,diff dB(A)
Fl.-Nr. 2 (Nord)	N	EG	MD	2,40	60	37,5	-	90	58,5	-
Fl.-Nr. 2 (Nord)	N	1.OG	MD	5,20	60	45,7	-	90	64,3	-
Fl.-Nr. 2 (Süd)	S	EG	MD	2,40	60	39,4	-	90	69,8	-
Fl.-Nr. 2 (Süd)	S	1.OG	MD	5,20	60	43,5	-	90	71,6	-
Fl.-Nr. 3 (Nettelkofen 26)	W	EG	MD	2,40	60	53,9	-	90	75,2	-
Fl.-Nr. 3 (Nettelkofen 26)	W	1.OG	MD	5,20	60	54,6	-	90	76,2	-
Fl.-Nr. 3 (Nord)	N	EG	MD	2,40	60	56,2	-	90	86,8	-
Fl.-Nr. 3 (Nord)	N	1.OG	MD	5,20	60	57,1	-	90	87,2	-
Fl.-Nr. 3 (NW)	W	EG	MD	2,40	60	56,1	-	90	88,5	-
Fl.-Nr. 3 (NW)	W	1.OG	MD	5,20	60	57,1	-	90	88,8	-
Fl.-Nr. 7	O	EG	MD	2,40	60	45,9	-	90	73,8	-
Fl.-Nr. 7	O	1.OG	MD	5,20	60	48,5	-	90	74,7	-
Fl.-Nr. 7/4		EG	MD	2,40	60	50,5	-	90	78,4	-
Fl.-Nr. 7/4		1.OG	MD	5,20	60	54,5	-	90	82,5	-
Fl.-Nr. 9	N	EG	MD	2,40	60	44,4	-	90	72,8	-
Fl.-Nr. 9	N	1.OG	MD	5,20	60	46,9	-	90	73,9	-
Fl.-Nr. 10	N	EG	MD	2,40	60	43,9	-	90	82,2	-
Fl.-Nr. 10	N	1.OG	MD	5,20	60	45,9	-	90	82,3	-
Fl.-Nr. 29	W	EG	MD	2,40	60	51,5	-	90	71,7	-
Fl.-Nr. 29	W	1.OG	MD	5,20	60	52,1	-	90	72,3	-
Fl.-Nr. 29/2	W	EG	MD	2,40	60	55,2	-	90	76,7	-
Fl.-Nr. 29/2	W	1.OG	MD	5,20	60	56,0	-	90	76,3	-

**Ignaz Fuchs Transporte GmbH
Fuchs Transporte Betrieb Nacht 2020-10**

Anhang B

Zusammenfassung Beurteilungspegel und Maximalpegel

1 Name	2 HR	3 Geschoss	4 Nutzung	5 GH m	6 Z m _b	8 IRW,N dB(A)	10 LrN dB(A)	12 LrN,diff dB(A)	14 SPK,N dB(A)	16 LN,max dB(A)	18 LN,max,diff dB(A)
Fl.-Nr. 2 (Nord)	N	EG	MD	0,00	2,40	45	27,6	-	65	45,5	-
Fl.-Nr. 2 (Nord)	N	1.OG	MD	0,00	5,20	45	34,7	-	65	53,0	-
Fl.-Nr. 2 (Süd)	S	EG	MD	0,00	2,40	45	26,0	-	65	44,5	-
Fl.-Nr. 2 (Süd)	S	1.OG	MD	0,00	5,20	45	31,0	-	65	51,5	-
Fl.-Nr. 3 (Nettelkofen 26)	W	EG	MD	0,00	2,40	45	42,2	-	65	61,0	-
Fl.-Nr. 3 (Nettelkofen 26)	W	1.OG	MD	0,00	5,20	45	42,7	-	65	61,8	-
Fl.-Nr. 3 (Nord)	N	EG	MD	0,00	2,40	45	42,4	-	65	62,6	-
Fl.-Nr. 3 (Nord)	N	1.OG	MD	0,00	5,20	45	43,2	-	65	63,4	-
Fl.-Nr. 3 (NW)	W	EG	MD	0,00	2,40	45	42,5	-	65	62,4	-
Fl.-Nr. 3 (NW)	W	1.OG	MD	0,00	5,20	45	43,4	-	65	63,2	-
Fl.-Nr. 7	O	EG	MD	0,00	2,40	45	42,9	-	65	63,7	-
Fl.-Nr. 7	O	1.OG	MD	0,00	5,20	45	44,0	-	65	64,6	-
Fl.-Nr. 7/4		EG	MD	0,00	2,40	45	40,7	-	65	62,9	-
Fl.-Nr. 7/4		1.OG	MD	0,00	5,20	45	45,0	-	65	63,8	-
Fl.-Nr. 9	N	EG	MD	0,00	2,40	45	39,0	-	65	59,9	-
Fl.-Nr. 9	N	1.OG	MD	0,00	5,20	45	40,1	-	65	60,7	-
Fl.-Nr. 10	N	EG	MD	0,00	2,40	45	34,4	-	65	58,2	-
Fl.-Nr. 10	N	1.OG	MD	0,00	5,20	45	36,4	-	65	59,3	-
Fl.-Nr. 29	W	EG	MD	0,00	2,40	45	41,0	-	65	58,9	-
Fl.-Nr. 29	W	1.OG	MD	0,00	5,20	45	41,6	-	65	59,5	-
Fl.-Nr. 29/2	W	EG	MD	0,00	2,40	45	44,3	-	65	63,2	-
Fl.-Nr. 29/2	W	1.OG	MD	0,00	5,20	45	45,1	0,1	65	64,5	-

Auffällig ist, dass der Beurteilung nicht mehr die um 3 dB(A) reduzierten Immissionsrichtwerte zur Grunde gelegt werden, wie es noch in der Baugenehmigung vom 30.09.1996 der Fall war, sondern die vollen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm. Die reduzierten Immissionsrichtwerte hatten ihren Grund in der Annahme einer Vorbelastung aus Hier wird der Auffassung des Landratsamtes Ebersberg Rechnung getragen, die unter Verweis auf die Baugenehmigung vom 30.09.1996 die Einhaltung reduzierter IRW verlangt.

Seitens der Stadt Grafing b.M. wurde jedoch ermittelt, dass in der **Nachtzeit** keine Vorbelastrungen durch Betriebe existieren, die dem Anwendungsbereich der TA-Lärm unterfallen. So besteht für keinen der in Nettelkofen zugelassenen Gewerbebetriebe besteht bisher eine zugelassene Betriebszeit in der **Nachtzeit** und es kann der IRW von 45 dB(A) allein durch den Speditionsbetrieb beansprucht werden.

Das gilt nur für die **Nachtzeit**. Das schalltechnische Gutachten geht aber irrtümlich auch für die **Tagzeit** davon aus, dass die immissionsrichtwerte in unverminderter Höhe zur Anwendung gebracht werden. Diese Annahme ist unzutreffend, führt aber letztendlich zu keinem unrichtigen Ergebnis. Die um 3 dB(A) reduzierten Immissionsrichtwerte für die Tagzeit (57 dB(A)) werden nach der Gutachter- und Genehmigungspraxis ebenfalls an allen Immissionsorten eingehalten (Rundungsregeln). Die Stadt Grafing b.M. vertritt hier eine andere Auffassung Die Überschreitungen um 0,1 dB(A) beim IO Fl.Nr. 3 sind nach Ansicht der Stadt Grafing b.M. nicht zulässig da die IRW als Grenzwerte zu betrachten sind und keine mathematische Überschreitung erlaubt ist (vgl. auch VG München, 16.12.2015, das ebenfalls eine mathematische Rundung ablehnt).

Die Überschreitung ist mit 0,1 dB(A) aber derart geringfügig, dass sie durch einfache Einschränkungen des Betriebskonzeptes korrigiert werden kann, z.B. bei der Laufzeit des Traktors (im Winter u.a. für Schneeräumen), der bisher mit 3 Stunden am Tag in die Beurteilung einbezogen wurde.

Hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 7, dem westlich angrenzenden Grundstück, wurde im Schallgutachten kein Immissionsort ermittelt. Zwar handelt es sich dort um eine unbebaute Fläche, auf der nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzwürdigen Räumen erstellt werden darf (A.1.3 Buchstabe b TA-Lärm). Diese Betrachtung ist aber nicht unumstritten. Der BayVGH hat im Urteil vom 02.05.2017 dargelegt, dass A.1.3 Buchstabe b TA-Lärm dann keine Anwendung findet, wenn sich der maßgebliche Immissionsort schon nach Buchstabe a ergibt (also eine vorhandene Bebauung mit schutzwürdigen Räumen schon auf dem Grundstück existiert). Damit wäre hier auf das vorhandene Gebäude in der Hofstelle abzustellen, nicht auf die unbebauten (aber bebaubaren) Flächen der Fl.Nr. 7 unmittelbar neben dem Betriebsgrundstück. Das kann jedoch offengelassen werden. Jedenfalls wurde mittels Dienstbarkeit geregelt, dass auf der Fl.Nr. 7 keine Bebauung zulässig ist, die ein Fenster von schutzwürdigen Räumen aufweist, an dem die Immissionsrichtwerte und Spitzenpegelkriterien der TA-Lärm durch den Speditionsbetrieb überschritten werden (Unterlassungsdienstbarkeit). Hierbei handelt es sich nicht um einen öffentlich-rechtlich unwirksamen Verzicht auf Lärmschutz (vgl. BayVGH 11.07.1994) sondern um eine zulässige privatrechtliche Regelung zur Vermeidung von Lärmkonflikten (BVerwG 28.04.1978 und 23.01.2002). Der dinglich gesicherte Verzicht, auf der Fl.Nr. 7 der Gemarkung Nettelkofen einen gegenüber dem Speditionsbetrieb maßgeblichen Immissionsort zu errichten, lässt die Rücksichtnahmepflicht entfallen. Damit ist sichergestellt, dass keine unzumutbaren Lärmbelastigungen für das Grundstück Fl.Nr. 7 entstehen.

Anders verhält es sich gegenüber dem Grundstück Fl.Nr. 7/4 der Gemarkung Nettelkofen, das südlich der LKW-Halle östlich angrenzt. Hier wird durch die Errichtung eines an der Westseite geschlossenen Carports eine Lärmabschirmung bewirkt, die zur Einhaltung der IRW auf dem Grundstück Fl.Nr. 7/4 führt. Diese bereits mit Baugenehmigung vom 14.10.2019 (B-2019-3116 RAL) zugelassene Lärmschutzeinrichtung ist auch Antragsbestandteil des gegenständlichen Änderungsbauantrages (Tektur); die Existenz wird bei der schalltechnischen Beurteilung vorausgesetzt. Aufgrund der Teilbarkeit der Baugenehmigung ist die tatsächliche Umsetzung des Carports gemäß der o.g. Baugenehmigung durch eine Nebenbestimmung sicherzustellen, da erst damit auch die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen geschaffen werden (Art. 36 Abs. 1 BayVwVfG).

Das Vorhaben führt damit nicht zu unzumutbaren Lärmeinwirkungen gegenüber der Umgebungsbebauung und fügt sich damit hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung uneingeschränkt ein; für den Immissionsort Fl.Nr. 3 ist durch Änderung des Betriebskonzeptes eine Reduzierung um 0,1 dB(A) in der Tagzeit auf damit max. 57 dB(A) zu erreichen.

Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Auch hinsichtlich der übrigen Zulässigkeitsvoraussetzungen entspricht das Vorhaben dem Einfügungsgebot. Insbesondere widersprechen die LKW-Abstellplätze im Nordwesten, die über den bisherigen Abschluss der Bebauung hinausgreifen, nicht dem Einfügungsgebot hinsichtlich der zu überbauenden Grundstücksflächen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Für die Konkretisierung dieses Begriffs kann auf die Regelung des § 23 BauNVO zurückgegriffen werden (vgl. BayVGH 25.04.2015). Hier ist zu berücksichtigen, dass die „faktischen Baugrenzen“ nicht nur für Gebäude sondern für alle bauliche Anlagen zu beachten sind (BVerwG 07.06.2001), damit auch für Stellplätze. Hier ist aber entsprechend der Regelung des § 23 Abs. 5 BauNVO nur dann unzulässig, wenn das Vorhaben städtebaulich nicht vertretbar ist. Städtebaulich maßgeblich ist die Grenze der Gemeindestraße, die hier die Grenzziehung hinsichtlich der baulichen Inanspruchnahme markiert; eine Freihaltung der innerorts liegenden Flächen durch bauliche Anlagen, hier in der Form von LKW-Abstellplätzen, ist städtebaulich nicht schützenswert. Die Errichtung von nicht überdachten Stellplätzen ist hier städtebaulich unproblematisch und fügt sich ein.

Die LKW-Abstellplätze im Osten und jetzt auch die dort umlaufende Lärmschutzwand (Höhe 2 m) fügen sich ebenfalls ein. Entlang dieser Grundstücksseite reichen die faktischen Baugrenzen ohnehin bis unmittelbar an die Straße heran.

Örtliche Bauvorschriften:

Für die östlichen LKW-Abstellplätze wird jetzt eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m errichtet. Die städtische Einfriedungssatzung vom 11.06.2008. Es mag zwar schon fraglich sein, ob die Lärmschutzwand – die nicht das Grundstück gegen die äußeren Lärmeinflüsse schützt sondern die Umgebungsbebauung vor der Lärmausbreitung – überhaupt dem Anwendungsbereich der Einfriedungssatzung unterliegt (vgl. Legaldefinition in § 2 Abs. 1 Einfriedungssatzung). Hinzu kommt, dass die LSW in einer Entfernung von mehr als 8 m zur Grundstücksgrenze liegt und damit auch in ihrer äußeren Wahrnehmung keine Einfriedungswirkung auslöst. Da aber die materiellen Regelungen der Einfriedungssatzung hinsichtlich der zulässigen Höhe von max. 2 m und des Außenabstandes (0,6 m) eingehalten werden, braucht hierauf nicht näher eingegangen werden. Die LSW ist nach außen hin möglichst zu begrünen.

Wasserrecht:

Das Bauvorhaben liegt im 60-m-Bereich zum Seeoner Bach, für den in diesem Abschnitt gemäß der maßgeblichen Regierungsverordnung vom 13.03.2014 eine Anlagengenehmigungspflicht besteht (§ 36 WHG, Art. 20 BayWG). Erschwernisse der Gewässerunterhaltung werden durch das Vorhaben nicht entstehen. Schädliche Gewässeränderungen sind aufgrund der Trennung des Bauvorhabens zum Gewässer durch die dazwischen verlaufende Gemeindestraße nicht zu erkennen.

Erschließung:

Verbreiterung der Gemeindestraße im Norden auf die jetzt tatsächlich vorhandene Breite von ca. 7,50 m, um einen ungehinderte Abwicklung des LKW-Verkehrs sicherzustellen. Mit der vorhandenen Breite der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Gemeindestraße von ca. 4,6 m ist ein gefahrloser Begegnungsverkehr mit dem zu erwartenden LKW Verkehr nicht mehr gewährleistet.

Allgemeines Verwaltungsrecht:

Das in den Bauvorlagen (insbesondere Lärmgutachten) dargestellte Betriebsgeschehen beschreibt Betriebsabläufe, die auch den Anforderungen der Bestimmtheit und der praktisch Überwachungsfähigkeit entsprechen. Gerade die für die Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen erforderlichen Nebenbestimmungen (Art. 36 Abs. 1 BayVwVfG) über die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte reicht es bei dem vorgenannten Betreib nicht aus, lediglich die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte in der Baugenehmigung festzulegen. Hier muss die genehmigte Nutzung schon in der Baugenehmigung durch konkrete Regelungen eingeschränkt werden (BayVGH 18.07.2002). Das ist durch die im Antrag (Lärmgutachten) bereits bezeichneten Auflagenvorschläge in rechtmäßiger Weise möglich.

Aufgrund des im verwaltungsrechtlichen Prioritätsgrundsatzes (vgl. BayVGH vom 28.01.2016) erhält bei konkurrierenden Anträgen derjenige im Zulassungsverfahren Vorrang, der als Erster eingereicht wurde. Aus diesem Grunde sind bei der Beurteilung des Bauvorhabens die anhängigen Bauanträge zur Erhöhung des Lärmgeschehens für den Brennholzproduktionsbetrieb (Fl.Nr. 177) unbeachtlich.

Beschlussvorschlag:

Dem Bauausschuss wird empfohlen, sein Einvernehmen für o. g. Bauvorhaben zu erteilen:

Ja

Nein

Unter folgenden Maßgaben:

Die Gesamtbetriebsgeräusche des Vorhabens dürfen folgende Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten Fl.Nrn. 2, 3, 7, 7/4, 9, 10, 29 und 29/2 der Gemarkung Nettelkofen nicht überschreiten: Tagsüber 57 dB(A), Nachts 45 dB(A).

Hierfür sind organisatorische Maßnahmen erforderlich, um den um 0,1 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel am Immissionsort Fl.Nr. 3 auf max. 57 dB(A) in der Tagzeit zu reduzieren.

Die Errichtung des mit Bescheid vom 14.10.2019 (B-2019-3116 RAL) genehmigten Carports für 10 PKW mit geschlossener Abschlusswand an der Westseite als Lärmschutzmaßnahme gegenüber Fl.Nr. 7/4 der Gemarkung Nettelkofen und die Errichtung der 2 m hohen Lärmschutzwand (östliche und südliche Grenze) der östlichen LKW-Abstellplätze hat zeitlich vor der Nutzungsaufnahme des geänderten Betriebes zu erfolgen.

Sämtliche Werkstattarbeiten sind nur im Inneren der Halle und bei geschlossenen Toren durchzuführen.

Die öffentliche Gemeindestraße verläuft auf einer Breite von ca. 3,5 m auf dem Betriebsgrundstück (Fl.Nrn. 4 und 5 der Gemarkung Nettelkofen). Diese Flächen sind für eine ordnungsgemäße Erschließung dem öffentliche Verkehr zu widmen und hierzu vom Eigentümer zur Verfügung zu stellen

Finanzielle Auswirkungen:

Ja Nein Verw.HH / Verm.HH Ansatzüberschr. Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Ja, positiv Ja, negativ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? Ja Nein

Anlagen:

7. Laermgutachten

10.11.2020

Grundriss