

Beschlussvorlage

01/2016/0591

Federführung:	Bauverwaltung	Datum:	22.06.2016
Bearbeiter:	Johann Hartmann	AZ:	6100-J13-9B58

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Gemeinderat	29.06.2016	öffentlich

Tankstelle Lustberg - Einundzwanzigste Flächennutzungsplanänderung - Beschlüsse zu den Stellungnahmen nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch

Sachverhalt:

1. Keine Äußerung bzw. keine Einwendungen

- Landratsamt Landsberg am Lech, H. König, Untere Immissionsschutzbehörde, Schreiben vom 03.03.2016
- Landratsamt Landsberg am Lech, H. Ried, Kreiseigener Tiefbau, Sg. 631-15, Schreiben vom 14.03.2016
- Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Naturschutzbehörde, Schreiben vom 26.02.2016
- Regionaler Planungsverband München (RPV), Email vom 12.04.2016
- Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Bauaufsichtsbehörde, Schreiben vom 24.03.2016, Az. 610-40
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern, München, E-Mail vom 25.02.2016
- Handwerkskammer für München und Oberbayern, München, Schreiben vom 04.04.2016
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3, Bonn, E-Mail. vom 22.02.2016
- Bistum Augsburg, bischöfliche Finanzkammer, E-Mail vom 29.02.2016
- Katholische Kirchenstiftung, St. Michael, E-Mail vom 26.02.2016
- Landratsamt Landsberg am Lech, Kreisheimatpflege, Fr. Dr. Weißhaar-Kiem, Schreiben vom 25.02.2016
- Gemeinde Altenstadt, Schreiben vom 01.03.2016
- Gemeinde Bidingen, Schreiben vom 22.02.2016
- Gemeinde Fuchstal, Schreiben vom 18.03.2016
- Gemeinde Hohenfurch, Schreiben vom 01.03.2016
- Gemeinde Kaltental, Schreiben vom 18.03.2016
- Gemeinde Osterzell, Schreiben vom 08.03.2016
- Gemeinde Schwabsoien, Schreiben vom 01.03.2016

2. Hinweise und Anregungen

Die eingegangenen Stellungnahmen mit Anregungen wurden den Gemeinderatsmitgliedern mit der Sitzungsladung zugestellt, auf diese wird vollinhaltlich Bezug genommen. Ein Vorlesen der Abwägungsunterlagen ist daher nicht angezeigt (BayVGH, BayVBl. 2002, 113).

2.1 Wasserwirtschaftsamt Weilheim, Herr Schebesta, Schreiben vom 07.03.2016

(Verweis auf Schreiben vom 27.07.2015; (18.07.2013))

(Der Gemeinderat hat vorab die Stellungnahme per Mail erhalten).

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme vom 27.07.2015 wurde beschlussmäßig in der Abwägungssitzung vom 03.02.2016 behandelt und die Hinweise in Plan und Begründung aufgenommen. Auf den damaligen Beschluss wird verwiesen.

Besonders hingewiesen wird auf die damalige Forderung des Wasserwirtschaftsamtes:

„Für das durch Kohlenwasserstoffe verunreinigte Wasser der flüssigkeitsdichten Fahrbahn ist ein Anschluss an die öffentliche Kläranlage erforderlich. Daher ist es u.E. sinnvoll auch das häusliche Schmutzwasser an die öffentliche Kläranlage anzuschließen.“

Im nachfolgenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan und im Durchführungsvertrag wird der Anschluss der geplanten „Tankstelle Lustberg“ an die öffentliche Kläranlage rechtsverbindlich gesichert.

2.2 Staatliches Bauamt Weilheim, H. Wettering, Weilheim, Schreiben vom 04.03.2016 mit Verweis auf die Stellungnahme vom 21.04.2015 (Dr. Streicher)

(Der Gemeinderat hat vorab die Stellungnahme per Mail erhalten).

Beschlussvorschlag:

Zu Beiblatt zu Nr. 2.4 (Einwendungen), Schreiben vom 21.04.2015, Dr. Streicher

Der Gemeinderat hat diese Stellungnahme bereits mit Beschluss vom 17.02.2016 behandelt und abgewogen:

„Der Hinweis, dass mit der auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 05.12.2014 und 19.02.2015 Flächennutzungsplanänderung grundsätzlich Einverständnis besteht, wird begrüßt.

Die genannten Bedingungen des Staatlichen Bauamtes und die hierfür erforderlichen Detailregelungen werden im Rahmen der Objektplanung durch die Herstellung des Einvernehmens umgesetzt. Auf den nachfolgenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan und den Durchführungsvertrag wird verwiesen.

Es wird auch angeboten, dass der Durchführungsvertrag zwischen Investor und Gemeinde im Detail mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt wird; dies gilt auch für die Festlegung von Detailmaßnahmen und deren zeitlicher Fixierung in der Umsetzung.“

2.3 Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben vom 24.03.2016

Stellungnahme im Wortlaut:

„Die Planung zur Vorbereitung der Tankstellenansiedlung an der Bundesstraße 17, südöstlich von Denklingen wurde zuletzt mit Stellungnahme vom 10.08.2015 beurteilt. Im nun vorgelegten Entwurf ist die geplante Tankstelle als Verkehrsfläche dargestellt und der Umgriff der Änderung (ca. 1,5 ha; bislang ca. 2,4 ha) auf die Verkehrsfläche (ca. 0,3 ha), die Anbindungsflächen an die Bundesstraße B 17 und die Eingrünungs- und Ausgleichsflächen reduziert. Damit ist aus hiesiger Sicht nicht länger von einer neuen Siedlungsfläche gem. LEP 3.3 (Z) auszugehen, die in der abgesetzten Lage nicht zulässig wäre.

Die Abwägung der Belange des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes Lechtal von Kinsau bis Landsberg am Lech (RP 14 B I 1.2.2.02.1) sowie der verkehrlichen und immissionsschutzfachlichen Belange in Abstimmung mit den Fachbehörden werden zur Kenntnis genommen ebenso die Anpassung der Begründung zu den Ausnahmetatbeständen des LEF-Ziels 5.3.

Weitere Einwände werden nicht erhoben.

Gesamtergebnis

Die Erfordernisse der Raumordnung können der Planung nicht entgegengehalten werden.“

Beschlussvorschlag:

Der Hinweis, dass die im geänderten Entwurf der 21. FNP-Änderung dargestellte Verkehrsfläche den Anforderungen des LEP genügt und nicht länger von einer neuen Siedlungsfläche gem. LEP 3.3(Z) auszugehen ist, wird begrüßt, ebenso, dass nunmehr die Erfordernisse der Raumordnung der Planung der Tankstelle nicht mehr entgegen gehalten werden.

2.4 Bayersicher Bauernverband, H. Kölbl, Schreiben vom 15.02.2016 und vom 29.02.2016

E-Mail vom 22.02.2016 von H. Bgm. Kießling an den Bayer. Bauernverband
Stellungnahme vom 15.02.2016:

„Durch Rückmeldung unserer Mitglieder, aber auch durch die Veröffentlichung der Gemeinde Denklingen, sowie Presseartikel, sind wir auf die Abwägung der Einwendungen bei der Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich der geplanten Tankstelle Lustberg gestoßen.

Die Art und Weise wie über die Einwände gerade der Landwirtschaft hinweg gegangen wird, hat uns doch sehr befremdet. Unseres Erachtens sollten die Interessen eines einzelnen Bauwerbers der eine Tankstelle errichten will, mit denen der Anwohner mindestens gleichwertig abgewogen werden. Jedoch ist dies aus unserer Sicht nicht der Fall. So wurde beispielsweise die Behauptung aufgestellt, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge die B17 nicht nutzen dürften. Dies ist jedoch offensichtlich falsch.

Auch wird den Anwohnern sehr ausführlich erläutert, dass sie nicht auf der bisherigen Zufahrt bestehen könnten, sondern entsprechende Umwege in Kauf nehmen müssten, um auf die 817 zu gelangen. Dies bei Fahrbahnbreiten der Ausweichrouten von rund 3 Metern und einer sehr ungeschützten Lage der Straßen, die gerade im Winter sehr häufig von Schnee verweht werden.

Für die Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzfläche ist es ein entscheidender Vorteil, eine möglichst günstige Zufahrt zu den Flächen zu haben. Oft ist gerade eine schnelle Erntewitterungsbedingt notwendig, weite Umwege erschweren hier die Möglichkeiten. Eine mögliche Fahrbahntrennung wird als nicht realistisch bezeichnet. So ist es wohl nicht zu verhindern, dass sowohl Pkw, als auch Lkw beim Verlassen der geplanten Tankstelle sich auch wiederum gen Norden wenden und somit die Fahrbahn queren. Hier ist lediglich die Absenkung der Geschwindigkeit, wie beispielsweise an der ARAL-Tankstelle auf 70 km/h oder eben auch eine Fahrbahntrennung sinnvoll. Dies konterkariert die Pläne der Straßenbauverwaltung aus der 817 eine möglichst Kreuzungsfreie und durchgängig mit 100 km/h befahrbare Strecke zu machen. Es ist also durchaus realistisch, dass man hier mit Einschränkung bei der Zufahrt zu rechnen hat. Die Landwirtschaft ist nicht weniger auf eine direkte Zufahrt angewiesen, als die geplante Tankstelle. Aus unserer Sicht sollte die Gemeinde diese Planung nochmals überdenken und sich überlegen, ob die Nachteile einer möglichen zusätzlichen Tankstelle im Gemeindegebiet Denklingen nicht doch überwiegen.“

Stellungnahme vom 29.02.2016:

In der vorgelegten Planung wird die Möglichkeit geschaffen, zum einen auf der Nord- bzw. auf der Südseite der geplanten Tankstelle zu zufahren. Allein aufgrund der Größe der geplanten Zufahrten ist es durchaus möglich, dass Fahrer von der Tankstelle kommend, wieder gen Norden die 817 querend versuchen werden abzubiegen. Dies stellt eine enorm hohe Unfallgefahr dar, vor allen Dingen weil an dieser Strecke eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt. Sollte die Planung so umgesetzt werden und entsprechende Unfälle passieren, ist es nicht auszuschließen, dass es zu einer fahrbaren Trennung kommt, damit wird die auf der anderen Seite gelegene Zufahrt ein Abbiegen Richtung Süden nicht mehr möglich machen. Gerade die Landwirtschaft ist auf diese Zufahrt stark angewiesen, denn die bereits in der letzten Abwägung vorgeschlagenen Umwege sind nur sehr bedingt für die Landwirtschaft geeignet. Im Sommer ist auf nur drei Meter breiten Wegen Begegnungsverkehr nur sehr schwer möglich und im Winter ist für die Anlieger Lieferverkehr mit Lkw, bei verschneiten Straßen und möglichen Schneeverwehungen, nicht möglich. Gerade im Sommer zur Erntezeit ist die Landwirtschaft sehr witterungsabhängig. Dies bedingt, dass Erntearbeiten zum Teil sehr zügig durchgeführt werden müssen. Umwege bedeuten hier einen enormen Zeitverlust und sollten deswegen wenn möglich vermieden werden. Aus diesem Grunde sollte aus unserer Sicht entweder die Tankstelle so verlegt werden, dass es nicht zu einem Konflikt mit der gegenüberliegenden Einfahrt kommen kann oder eine Ausfahrt aus der Tankstelle Lustberg gen Norden baulich unmöglich gemacht wird.

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Denklingen nimmt die Einwände des Bayerischen Bauernverbandes wie jeden anderen Einwand ernst und behandelt diesen sachgerecht auch gleichwertig im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB im Rahmen der Abwägung. Dies gilt natürlich auch für die Belange der Landwirtschaft, die in der ländlich geprägten Gemeinde Denklingen einen hohen

Stellenwert haben.

Der Mangel im Beschluss der letzten Auslegung im Rahmen der Abwägung, dass auf der B 17 im Bereich Denklingen kein landwirtschaftlicher Verkehr zulässig sei, wurde zwischenzeitlich korrigiert:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 17.02.2016 im Rahmen der letzten Abwägung bereits klargestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr sowohl auf der B 17 als auch auf dem östlich der B 17 verlaufendem Anwandweg abgewickelt werden kann. Auf der Bundesstraße 17 zwischen Landsberg am Lech (= „Landsberg Süd“) und Schongau sind Schlepper mit Anhänger der Landwirtschaft zugelassen. Auch für den Fall der unwahrscheinlichen Mitteltrennung wäre der Weiler Guttenstall über das nachgeordnete Verkehrsnetz ausreichend (§ 35 Abs. 1 BauGB) erschlossen.

Weiter wurde im Beschluss auf die öffentliche Erschließung eingegangen und die Rechtslage dargestellt. Unter anderem wird auf den unwahrscheinlichen Fall einer Mittelspurabtrennung eingegangen.

Sollte ein Ausfahren der Anwohner Richtung Schongau nicht mehr möglich sein wäre auch ein Umweg zumutbar. Zum Thema Verkehrssicherheit möchte die Gemeinde darauf hinweisen, dass das Straßenbauamt Weilheim eingebunden ist und es wurde auch ein gefordertes Gutachten erstellt wurde.

Die Erkenntnisse aus dem Gutachten und die Anforderungen der Straßenbauverwaltung spiegeln sich im Flächennutzungsplan wieder, in dem ein Abbiegen aus Richtung Guttenstall in beide Richtungen vorgesehen ist.

Der Gemeinde Denklingen ist durchaus die Wichtigkeit einer direkten Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen bewusst, wie die umfangreichen Abwägungen zu diesem Punkt zeigen.

Die Gemeinde Denklingen wird aber gegenüber dem Staatlichen Bauamt Weilheim auch zukünftig darauf bestehen, dass die bisherigen Zu- und Ausfahrten von Guttenstall uneingeschränkt erhalten bleiben, und dass eine bauliche Mitteltrennung nicht erfolgt. Regelungen bei der Bundesstraße 17 einschließlich der Zu- und Abfahrtsbeziehungen zur geplanten Tankstelle müssen aber nach Vorgaben des zuständigen Staatlichen Bauamtes für den Bauwerber erfolgen. Diesen Regelungen und ggf. auch späteren Änderungen kann aber im laufenden Bauleitplanverfahren nicht vorgegriffen werden.

Die Gemeinde Denklingen geht daher davon aus, dass die Einwände gerade der Landwirtschaft damit angemessen in der 21. FNP-Änderung berücksichtigt sind.

2.5 Deutsche Bahn AG, Mobility, Networks, Logistics, München, Schreiben vom 23.02.2016

Wortlaut der Stellungnahme:

„Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigt, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o. a. Verfahren: Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von

der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren. Für Rückfragen zu diesem Verfahren, die Belange der Deutschen Bahn AG betreffend, bitten wir Sie, sich an den Mitarbeiter des Kompetenzteams Baurecht, Frau Börgerding, zu wenden.“

Beschlussvorschlag:

Im Umfeld der 21. Flächennutzungsplanänderung liegen erkennbar keine Bahnanlagen.

3. Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1 Herr Willi Maier, Guttenstall 4a, 86920 Epfach, Niederschrift über ein Gespräch zwischen Herrn Willi Maier und H. Bgm. Kießling, E-Mail vom 07.03.2016

Wortlaut der Niederschrift:

„Das Gespräch mit Herrn Mayer war gut, ihm geht es wirklich um die Ein- und Ausfahrt zu seinem Hof und ggf. um seine Pläne für den Hof, der die Einfahrt von der B17 benötigt. Deshalb bitte ich Sie in der nächsten Abwägung zu vermerken, dass wir keine Mittelspurabtrennung wollen. Darüber hinaus sollte der Punkt explizit erwähnt werden, dass ein Ausfahren von der Tankstelle Richtung Landsberg baulich verhindert wird. (Das haben ist schon so ähnlich formuliert.)

Bei erhöhten Unfallrisiko wird Einbiegen von Schongau in die Tankstelle bzw. Lustberghof nicht mehr möglich. (Keine Mittelspurabtrennung sondern keine Einfahrtmöglichkeit in den Lustberghof mehr ermöglichen).“

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 17.02.2016 bereits im Rahmen der letzten Abwägung klargestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr sowohl auf der B 17 als auch auf dem östlich der B 17 verlaufendem Anwandweg abgewickelt werden kann. Auf der Bundesstraße 17 zwischen Landsberg am Lech (= „Landsberg Süd“) und Schongau sind Schlepper mit Anhänger der Landwirtschaft zugelassen. Auch für den Fall der unwahrscheinlichen Mitteltrennung wäre der Weiler Guttenstall über das nachgeordnete Verkehrsnetz ausreichend erschlossen (§ 35 Abs. 1 BauGB).

Die Gemeinde Denklingen wird aber gegenüber dem Staatlichen Bauamt Weilheim auch zukünftig darauf bestehen, dass die bisherigen Zu- und Ausfahrten von Guttenstall uneingeschränkt erhalten bleiben, und dass eine bauliche Mitteltrennung nicht erfolgt. Regelungen bei der Bundesstraße 17 einschließlich der Zu- und Abfahrtsbeziehungen zur geplanten Tankstelle müssen aber nach Vorgaben des zuständigen Staatlichen Bauamtes für den Bauwerber erfolgen. Diesen Regelungen und ggf. auch späteren Änderungen kann aber im laufenden Bauleitplanverfahren nicht vorgegriffen werden.

3.2 RA Kanzlei Noerr, Dr. Peter Bachmann, München, Schreiben vom 04.04.2016, für Herrn Gottfried Mack und Herrn Willi Maier und für Fa. Allguth GmbH, Würmtalstraße 35, 82166 Gräfelfing

Wortlaut der Stellungnahme:

„I. Unzulässiger „Etikettenschwindel“ und fehlende Erforderlichkeit gem. § 1 Abs. 3 BauGB

Anstelle der im ursprünglichen Änderungsentwurf vorgesehenen Festsetzung eines Sondergebiets „Tankstelle Lustberg, Gaststätte Lustberghof setzt der nunmehr ausgelegte Änderungsentwurf nunmehr eine Kombination von örtlicher Verkehrsfläche „Tankstelle Lustberg, Zufahrt: von der B 17“ und überörtlicher Verkehrsfläche „Bundesstraße 17“ fest. Hintergrund sind scheinbar Erkenntnisse aus einer übergeordneten Abklärung der abgesetzten Lage der „Tankstelle Lustberg“ im Außenbereich zwischen Höherer Landesbehörde (Regierung von Oberbayern) und Oberster Landesplanungsbehörde (Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat). Die Darstellung der „Tankstelle Lustberg“ als Verkehrsfläche zur Vorbereitung der Ansiedelung der Tankstelle im Außenbereich (vgl. Seite 8 der Begründung zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes - Tankstelle Lustberg an der B 17 / Westseite) erweist sich bei Licht betrachtet als „Etikettenschwindel“, der nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unzulässig ist. Gemeinden kommt im Rahmen ihrer Selbstverwaltung die Befugnis zu, das Festsetzungsinstrumentarium des §§ 5, 9 BauGB für eine eigene, kommunale „Verkehrspolitik“ zu nutzen, soweit die Aufstellung eines die Straßenplanung betreffenden Bauleitplans gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Von einer solchen Erforderlichkeit i. S. vom § 1 Abs. 3 BauGB ist auszugehen, wenn die kommunale Straßenplanung durch Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplan im Hinblick auf Belange des Straßenbaus vernünftigerweise geboten ist und von einem entsprechenden städtebaulich motivierten Konzept getragen wird.

Ein nach diesen Anforderungen legitimes städtebaulich motiviertes Konzept stellt etwa die Verlagerung des Verkehrs der Hauptstraße im Ortszentrum mit extrem hoher Verkehrsbelastung in den Randbereich der Ortslage
die Verlagerung von innerörtlichem Schwerlastverkehr
der Ausbau einer Gasse zur Verkehrsentlastung des Ortskerns
oder die Anschließung eines bestehenden Wohngebiets an eine Umgehungsstraße.
dar.

Die Beispiele aus der Rechtsprechung belegen anschaulich, dass sich das erforderliche städtebauliche Konzept für die Ausweisung von Verkehrsflächen letztlich allenfalls bei einer Straßenplanung im innerörtlichen Bereich bzw. einem engen Zusammenhang zwischen Straße und Ortslage begründen lässt. Eine entsprechende auf Belange des Straßenbaus abstellende städtebauliche Motivation ist seitens der Gemeinde Denklingen nicht ersichtlich. In der Begründung des nunmehr ausgelegten Änderungsentwurfs wird zu der konkreten Planungsmotivation und einem Zusammenhang mit dem Ortskern von Denklingen auch nichts vorgetragen.

Die Gemeinde Denklingen erkennt, dass die in § 17b Abs. 2 FStrG für Bundesfernstraßen

vorgesehene Möglichkeit der Ersetzung einer Planfeststellung durch Bebauungsplan auf eine Straßenplanung im innerörtlichen Bereich zugeschnitten ist. Entsprechend wird eine Straßenplanung durch Bauleitplan auch lediglich bei Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage anerkannt, die mit der Ortslage in einem Austauschverhältnis bzw. engen räumlichen Zusammenhang stehen, ausdrücklich nicht jedoch bei der Planung anderer Straßen, wie insbesondere weiträumigen Umgehungsstraßen als zulässig angesehen.

Hieraus folgt, dass eine kommunale Straßenplanung durch Flächennutzungs- oder Bebauungsplan im Bereich einer - bei der gegenständlichen Planung vorliegenden - weit im Außenbereich gelegenen Bundesfernstraße, die sich 3,5 km entfernt vom Ortszentrum befindet, nach den Anforderungen des § 17b Abs. 2 FStrG und des § 1 Abs. 3 BauGB unzulässig ist.

II. Unzulässigkeit eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans als die Planfeststellung ersetzender Bebauungsplan i.S.von § 17 b Abs. 2 FStrG

Die Planung der Gemeinde Denklingen sieht vor, dass die Ansiedlung der Tankstelle im Außenbereich durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB abgesichert werden soll (vgl. Seiten 8, 36 der Begründung zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans - Tankstelle Lustberg an der B 17 / Westseite).

Bereits jetzt weisen wir darauf hin, dass nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs die die Planfeststellung ersetzende Straßenplanung durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach §§ 12, 30 Abs. 2 BauGB, der an weitere Voraussetzung anknüpft, nicht möglich ist. Die Errichtung einer öffentlichen Straßenfläche kann bereits nicht unter den Begriff eines „Vorhabens“ nach § 29 Abs. 1 BauGB subsumiert werden. Zudem mache das Erfordernis einer Sicherung der Erschließung nach § 30 Abs. 2 BauGB ersichtlich keinen Sinn, da eine Bundesfernstraße gemäß § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB selbst eine Erschließungsanlage darstellt. Insgesamt handelt es sich bei Straßenbaumaßnahmen, die kein „Vorhaben“ i.S.vom § 29 Abs. 1 BauGB darstellen und gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO vom Anwendungsbereich des Bauordnungsrechts ausgenommen sind, um Vorhaben, für die das materielle Straßenbaurecht gilt.

III. Verstoß gegen höherstufige Pläne (Anbindungsgebot und Schutz des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Landschaftsraum Lechtal)

1. Verstoß gegen LEP-Ziel 3.3

Auch der ausgelegte Entwurf der 21. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Denklingen verstößt gegen die in § 1 Abs. 4 BauGB vorgesehene Pflicht zur Anpassung der Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung.

Ziff. 3.3 (Z) des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 01.09.2013 hat folgenden Inhalt:

„Neue Siedlungsflächen sind möglich in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Ausnahmen sind zulässig, wenn

- aufgrund der Topographie oder schützenswerter Landschaftsteile oder tangierender Hauptverkehrsstraßen ein angebundener Standort im Gemeindegebiet nicht

vorhanden ist,

- ein Logistikunternehmen oder ein Verteilzentrum eines Unternehmens auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle oder deren Zubringer oder an eine vierstreifig autobahnähnlich ausgebaute Straße oder auf einen Gleisanschluss angewiesen ist,
- ein großflächiger produzierender Betrieb mit einer Mindestgröße von 3 ha aus Gründen der Ortsbildgestaltung nicht angebunden werden kann,
- von Anlagen, die im Rahmen von produzierenden Gewerbebetrieben errichtet und betrieben werden sollen, schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Luftverunreinigung oder Lärm einschließlich Verkehrslärm, auf dem Wohnen dienende Gebiete ausgehen würden,
- militärische Konversionsflächen oder Teilflächen hiervon mit einer Bebauung von einigem Gewicht eine dem zivilen Nutzungsarten vergleichbare Prägung aufweisen oder
- in einer Fremdenverkehrsgemeinde an einen durch eine Beherbergungsnutzung geprägte Standort ein Beherbergungsbetrieb ohne Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes erweitert oder errichtet werden kann."

Aus der Begründung zu Ziff. 3.3 LEP ergibt sich, dass die Anbindung neuer Siedlungsflächen an geeignete Siedlungseinheiten einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Zersiedlung darstellt. Vor allem mit Blick auf den demographischen Wandel soll mit der Anbindung neuer Siedlungsflächen ein wirtschaftlicher Ausbau und Unterhalt sowie eine ausreichende Auslastung technischer Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen sichergestellt werden. Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs handelt es sich bei dem Anbindungsgebot nicht nur um einen bei der Abwägung zu berücksichtigenden Grundsatz der Raumordnung, sondern nach dem ausdrücklichen Willen des Normgebers um ein verbindliches Ziel im Sinn von § 3 ROG Abs. 1 Nr. 2 ROG, das gemäß § 1 Abs. 4 BauGB bei der Bauleitplanung zwingend zu beachten ist, und - bei Verstoß gegen das Zersiedlungsverbot bzw. Anbindungsgebot - den Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO gegen einen Bebauungsplan im Rahmen einer summarischen Prüfung rechtfertigt.

Der Begriff der „Siedlungsfläche“ wird in der Begründung zu 3.3. (B) abschließend bestimmt. Danach sind neue Siedlungsflächen

„Flächen, die zum dauernden oder mindestens regelmäßig vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt werden“.

Unzweifelhaft dienen die Flächen der geplanten und neu zu bauenden Tankstelle dem mindestens vorübergehenden Aufenthalt von Menschen. Auch Sinn und Zweck des Anbindungsgebots, eine Zersiedlung und Ansatzpunkte für weitere Siedlungstätigkeit im umliegenden Außenbereich zu vermeiden, sprechen dafür, die nunmehr formal als „Verkehrsfläche“ ausgewiesenen Tankstellenflächen als Siedlungsflächen einzustufen. Hierfür spricht auch der Planungswille der Gemeinde Denklingen, die die Darstellung im Flächennutzungsplan als städtebaulich erforderlich ansieht, „um die Ansiedlung der Tankstelle im Außenbereich vorzubereiten“ (vgl. Seite 8 der Begründung zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes - Tankstelle Lustberg an der B 17 / Westseite). Es erschließt sich daher nicht, aus welchem Grund die Höhere Landesplanungsbehörde davon ausgeht, dass der Anwendungsbereich des Ziels LEP 3.3 nicht eröffnet sei.

Die geplante Tankstelle befindet sich in isolierter Lage, abgesetzt im derzeit ungeplanten

Außenbereich ohne jegliche Verbindung zu bestehenden Siedlungszusammenhängen. Ihre baurechtliche Zulassung würde dem landesplanerisch vorgegebenen Anbindungsgebot konträr entgegenlaufen. Es kommt hinzu, dass die als Sondergebiet vorgesehenen großflächigen Bauflächen einen Ansatzpunkt für weitere Siedlungstätigkeit im umliegenden Außenbereich begründen würden. Hierdurch würden einer Zersiedlung der Landschaft und einer ungegliederten, insbesondere bandartigen Siedlungsstruktur entlang der Bundesstraße 17, die nach dem Willen des LEP gerade vermieden werden sollen, Vorschub geleistet.

Die in Ziff. 3.3 des LEP aufgeführten Ausnahmegründe liegen ersichtlich nicht vor. Nach der LEP-Begründung kann eine Ausnahme von dem Ziel der Anbindung lediglich dann in Betracht gezogen werden, wenn auf Grund einer der im Ziel genannten Fallgestaltung die Anbindung an eine bestehende geeignete Siedlungseinheit nicht möglich ist. Hierfür bestehen vorliegend keine Anhaltspunkte. Insbesondere liegen die Voraussetzungen des ersten Spiegelstrichs der Ausnahmegründe, d. h. das Nichtvorhandensein eines angebundenen Standorts im Gemeindegebiet aufgrund tangierender Hauptverkehrsstrassen, nicht vor. Zunächst sind deutlich besser angebundene Alternativstandorte entlang der B 17 im Gemeindegebiet ohne weiteres vorhanden. Zu nennen sind insbesondere die an das vorhandene Industrie- und Gewerbegebiet (Hirschvogel und Taxer) sowie weitere Wohnnutzungen angebundenen Flächen nordwestlich und südwestlich der Kreuzung B 17 und Dr.-Manfred-Hirschvogel-Straße. Die Flächen am Knoten B 17 und Ortsverbindungsstraße Denklingen - Epfach hätten gegenüber den geplanten Flächen am Lustberghof zumindest den Vorteil, dass sie sich nicht in einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet befinden (vgl. dazu unten unter Ziff. III.2.).

Ferner verkennt die Gemeinde Denklingen ausweislich des ausgelegten Entwurfs, dass die Ausnahme im ersten Spiegelstrich nicht vom Nichtvorhandensein eines angebundenen Standorts „an“ einer tangierenden Hauptverkehrsstrasse ausgeht (vgl. Seite 22 der Begründung zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes - Tankstelle Lustberg an der B 17 / Westseite), sondern das Nichtvorhandensein eines angebundenen Standorts „auf Grund tangierender Hauptverkehrsstrassen“ verlangt. Es ist nicht erkennbar, aus welchen Gründen mehrere tangierende Hauptverkehrsstrassen im Gemeindegebiet von Denklingen die Wahl eines angebundenen Standorts ausschließen.

Im Übrigen hat die Gemeinde Denklingen bislang überhaupt nicht dargelegt, aus welchen Gründen ein angebundener Standort im Gemeindegebiet, etwa in gut erschlossenen Industrie-, Gewerbe oder Mischgebieten, nicht vorhanden sein soll oder aus welchen Gründen der geplante Gewerbebetrieb auf die vorgesehene Lage zwingend angewiesen ist. Die Rechtsprechung und Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr lässt anknüpfend an die Begründung des LEP eine Ausnahme im Bereich der - hier vorliegenden - gewerblichen Siedlungsentwicklung sehr restriktiv nur in Fällen zu, in denen Bauleitpläne für Vorhaben erstellt werden, die auf spezifische Standortvorteile angewiesen sind, wie etwa ein großer Logistikbetrieb, der einen unmittelbaren Autobahn- oder Eisenbahnanschluss zwingend benötigt (VGH München, Beschluss vom 03.01.2013 - 1 NE 12.2 15 1 -, BayVBl. 20 13 406, 407; Kraus, BayVBl. 2010, 618, 619 f.). Eine vergleichbare Ausnahmekonstellation liegt vorliegend ersichtlich nicht vor. Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass den von der Gemeinde Denklingen vorgetragenen Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Tragfähigkeit, der Frequenz und des Potentials der geplanten Tankstelle im Hinblick auf die entgegenstehenden gewichtigen

landesplanerischen und städtebaulichen Zielsetzungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, des Flächensparens (Innenentwicklung vor Außenentwicklung), der Vermeidung der Zersiedlung und des Landschaftsschutzes im Ergebnis keine maßgebliche Bedeutung zukommt.

2. Verstoß gegen Ziff. Z. 1.1.2 und Ziff. 1.2 des Regionalplans München

Das geplante Vorhaben verstößt nach wie vor gegen die der Sicherung und Entwicklung von Natur und Landschaft dienenden Ziele und Grundsätze des Regionalplans München. Dem Kapitel B I 1 des Regionalplans München liegt die Erwägung zugrunde, dass die Sicherung und Entwicklung von Natur und Landschaft in allen Teilräumen der Region für die Lebensqualität der Menschen, zur Bewahrung des kulturellen Erbes und zum Schutz der Naturgüter von besonderer Bedeutung ist. Das geplante Vorhaben verstößt gegen die Vorgabe, visuell besonders prägende Landschaftsstrukturen zu erhalten und die Fragmentierung von Landschaftsräumen zu verhindern.

Unter Ziff. Z. 1.1.2 des Regionalplans München ist als regionalplanerisches Ziel festgeschrieben, dass kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsräume ebenso wie historisch bedeutsame Sakral- und Profanbauten, Garten-, Park- und Schlossanlagen zu erhalten sind. Aus der Begründung zu Z. 1.1.2 des Regionalplans München folgt, dass etwa die „typischen Wald Offenland-Verteilmuster [...] an den Hängen und Hangkanten sowie in den Talzügen der Iller-Lech-Schotterplatten "historische Flur- und Nutzungsformen sind, die das Landschaftsbild in der Region München mit bestimmen. Zu den kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftsräumen der Iller-Lech-Schotterplatten zählt vor allem auch die sog. Denklinger-Forstplatte nordwestlich Schongaus bis zum Stofferberg westlich von Landsberg am Lech. Die Denklinger-Forst-Platte ist eine eigene naturräumliche Untereinheit der Donau-Iller-Lech-Platten im nördlichen Alpenvorland und bildet die Grenze zum Subalpinen Jungmoränenland des südlichen Alpenvorlands. Diese Landschaftsräume zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass in die nach Norden hin geneigte Moränenschotterebenen Trockentäler eingeschnitten sind und die ansonsten flachwelligen, sanft rundlichen Höhenzüge Bestandteil der typischen Riedellandschaften sind, die heute überwiegend mit Wald bedeckt sind. Durch die mit der Realisierung des geplanten Vorhabens einhergehenden Eingriffe in das Landschaftsbild, vom a. den Wegfall von alten Bäumen und Sträuchern und die großflächigen Versiegelungen, wird gegen das regionalplanerische Ziel (1.1.2 des Regionalplans München verstoßen, kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsräume, konkret das typische Wald-Offenland-Verteilmuster an den Hängen und Hangkanten sowie Talzügen der Iller-Lech Schotterplatten, zu erhalten. Die nun vorgesehene Kompensation durch Nachweisung von Ausgleichflächen ändert nichts an dem vorrangig geltenden Grundsatz, dass prägende Landschaftsstrukturen zu erhalten sind. Das geplante Vorhaben verstößt darüber hinaus gegen den regionalplanerischen Grundsatz der Ziff. 1.2. 1 des Regionalplans München. Nach G 1.2.1 des Regionalplans München soll in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts gesichert oder wiederhergestellt werden, die Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt und die Erholungseignung der Landschaft erhalten oder verbessert werden. Flächen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommt, werden im Regionalplan München durch die Karte 3 Landschaft und Erholung, i.M. 1:100.000 als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festgelegt. Aus der Karte 3 Landschaft

und Erholung ergibt sich, dass das Planungsgebiet vollständig innerhalb des festgelegten landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Landschaftsraum Lechtal (Ziff. 1.2.2.02) liegt. Die Festlegung gründet darauf, dass das Lechtal eine bedeutende Biotopverbundachse darstellt und vom Bundesamt für Naturschutz als „besonders schutzwürdige Landschaft“ eingestuft ist. Es ist davon auszugehen, dass das Lechtal, seine Hangzüge und stadtnahen Waldgebiete einen Erholungsraum hervorragender Bedeutung darstellen. Die im ausgelegten Flächennutzungsplan zum Ausdruck kommenden baulichen Infrastrukturmaßnahmen stehen der in Ziff. G 1.2.2.02.1 des Regionalplans München getroffene Zielsetzung, dass im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Landschaftsraum Lechtal, strukturreiche Teilräume der westlichen Lechterrasse, standortheimische Wälder aufgebaut werden, Schutzgebietssysteme ergänzt und unterstützt werden und die biologische Vielfalt des Lechtals wiederhergestellt werden soll, diametral entgegen. Statt einer Wiederherstellung der biologischen Vielfalt bzw. des Naturhaushalts und eines Aufbaus standortheimischer Wälder plant die Gemeinde Denklingen mit dem ausgelegten Entwurf weitere Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes durch die Entfernung alter Bäume und Sträucher, die großflächige Versiegelung von Flächen und die Neuerrichtung baulicher Anlagen. Daran können ersichtlich auch die nunmehr vorgesehenen kleinräumigen Ausgleichflächen auf dem Vorhabengrundstück nichts ändern. Nicht nachvollziehbar ist, inwiefern die Aussage der Unteren Immissionsschutzplanung hierzu von Relevanz sein sollte (Seite 3 der Beschlussvorlage 01/2016&0471 vom 27.01.2016, Az. 6100-J13-9B58).

Hinsichtlich der Pflicht zur Bewahrung des Landschaftsbildes wird zudem unberücksichtigt gelassen, dass allein der geplanten Lärmschutzwand mit beträchtlicher Höhe und Länge nahezu unmittelbar an den angrenzenden Wald heran eine verunstaltende Wirkung zukommt. Es ist davon auszugehen, dass die dargestellten Grundsätze des Regionalplans München im Rahmen der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB von solch hohem Gewicht sind, dass die etwaig städtebaulich für eine Ausweisung des Tankstellenstandorts sprechenden Gründe dahinter zurücktreten. Wirtschaftliche Erwägungen können im Rahmen der planerischen Abwägung ersichtlich nicht ausschlaggebend sein. Überwiegende öffentliche Interessen an der Beibehaltung des gewählten Standortes sind nicht erkennbar.

IVOM Verstoß gegen das absolute Anbauverbot des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG

Der ausgelegte Flächennutzungsplan der Gemeinde Denklingen dehnt die mit Anlagen der geplanten Tankstelle bebaubaren Flächen in dem Bereich der für die Tankstelle vorgesehenen örtlichen Verkehrsflächen ohne Not nordöstlich weit in den Bereich der Bauverbotszone von 20 m der Bundesstraße 17 aus und verstößt daher gegen das absolute Anbauverbot des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG. Die Vorschrift des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG verbietet innerhalb der engeren Schutzzone die Errichtung von Hochbauten jeder Art, wozu insbesondere auch einzelne Zapfsäulen von Tankstellen, Überdachungen, Werbeanlagen und Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs zählen. Eine Ausnahme vom Anbauverbot kann nach der Rechtsprechung lediglich in Betracht kommen, wenn der sachliche Konflikt zwischen baulicher Nutzung und den straßenrechtlichen Belangen der Verkehrssicherheit, Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrsqualität gelöst werden, was vorliegend nur in Betracht käme, wenn für die geplante Tankstelle unter verkehrsspezifischen Gesichtspunkten objektiv nachweislich ein Bedarf

bestünde, die Tankstelle die Abwicklung des Verkehrs tatsächlich übernehmen kann und die Tankstelle nicht in unmittelbarem Umfeld einer Kreuzung bzw. mehrerer Zufahrtsstraßen gelegen ist.

Für die Tankstelle besteht am geplanten Standort unter Verkehrsgesichtspunkten bereits kein Bedarf, da die geplante Tankstelle aufgrund der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 19.02.2015 aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten letztlich ausschließlich für den Nord-Süd-Verkehr konzipiert werden kann (vgl. dazu näher unten unter Ziff. VOM). Einen entsprechenden Bedarf hat die Gemeinde Denklingen bislang auch nicht nachgewiesen. Gegen eine Ausnahme spricht ferner, dass der Standort praktisch im Bereich einer unbeschränkt freien Strecke der Bundesstraße ohne Geschwindigkeitsbeschränkung gelegen ist und aufgrund des kreuzungsähnlichen Verkehrscharakters vermehrt mit Unfällen gerechnet werden muss. Allein aus dem Umstand, dass die zuständige Straßenbehörde (bislang) keine durchgreifenden Bedenken gegen die Planung der Tankstelle im absoluten Anbauverbot nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG vorgebracht hat, lässt sich nicht schließen, dass ein Verstoß gegen das absolute Anbauverbot nicht vorliegt.

V. Verstoß gegen die Pflicht zur Bewältigung der durch den Bauleitplan ausgelösten Verkehrsbelange

Der ausgelegte Planentwurf verstößt gegen die Pflicht der Gemeinde, den planbedingten Verkehr zu bewältigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können sich Anlieger darauf berufen, dass ihr Interesse an der Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrslage bei der planerischen Abwägung berücksichtigt wird.

Die wegemäßige Erschließung und Anbindung an das Verkehrsnetz muss ausreichend sein, um die von der vorgesehenen Nutzung ausgehenden Belastungen weitgehend störungsfrei, d.h. ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des Straßenzustandes, auffangen zu können.

Hiervon kann bei der im Entwurf des Flächennutzungsplans zum Ausdruck kommenden Verkehrsplanung nicht die Rede sein. Die fehlende Bewältigung sich abzeichnender verkehrlicher Belange zeigt sich bereits anhand der Ausführung in der Begründung des ausgelegten Planentwurfs, dass „aber ein weiterer Ausbau der Anbindung an die B 17 noch erforderlich sein wird“ (vgl. Seiten 3 und 9 der Begründung zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes - Tankstelle Lustberg an der B17 / Westseite).

Zudem weisen sowohl das Staatliche Bauamt Weilheim, Herr Dr. Streicher, in Schreiben vom 21.04.2015, 16.12.2014 und 24.07.2013 als auch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak in seiner verkehrstechnischen Untersuchung für eine Tankstellenanlage an der B 17 im Bereich Lustberg vom 19.02.2015, 05.12.2014 und 18.07.2014 ausdrücklich darauf hin, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit die Tankstelle praktisch ausschließlich für den Nord-Süd-Verkehr konzipiert werden muss. Daher müssen aus Richtung Süden kommende potentielle Tankstellen- bzw. Gaststättenkunden, für die sich die geplante Ausfahrt lediglich in Richtung Süden, als ungewöhnliche und nicht sofort erkennbare Situation darstellt, durch geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen darauf hingewiesen werden, dass eine Fortsetzung ihrer Fahrt in Richtung Norden bzw. ein Queren zur GVS Guttenstall nicht möglich ist. Hierzu in Widerspruch sieht der ausgelegte Planentwurf nach wie vor eine Linksabbiegespur für aus Süden kommende Verkehrsteilnehmer in die geplante Tankstelle

vor und überlässt die Lösung der sich abzeichnenden Verkehrsprobleme in Widerspruch zum Gebot der Konfliktbewältigung nach § 1 Abs. 7 BauGB allein dem nachfolgenden Vorhaben- und Erschließungsplan, Vorhabenplan der Tankstelle bzw. dem Durchführungsvertrag bzw. einem zukünftigen planfeststellungsrechtlichen Ausbauvorhaben der B 17.

Bereits jetzt ist jedoch absehbar, dass ein Verkehrskonzept, dass sowohl dem Linksabbiegen bzw. Geradeausfahren der Verkehrsteilnehmer aus der Zufahrt Guttenstall in Richtung Süden bzw. Tankstelle als auch eine hinreichende Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität im Bereich geplante Tankstelle und Gaststätte gewährleistet, nicht möglich ist. Die in der Beschlussvorlage vom 27.01.2016 zur Sicherstellung der Erschließung der Außenbereichsbebauung Guttenstall genannten Umfahrungsmöglichkeiten genügen den erforderlichen Erschließungsanforderungen nicht. Dies gilt bereits deshalb, weil die auf Seite 3 1 der Begründung des Flächennutzungsplan-Änderungsentwurfs dargestellte Umfahrungsmöglichkeit „Wegebeziehung über Ostanschluss nach Süden/Westen“ aufgrund ihrer Breite und rechtwinkligen Kurven für LKWs und größere landwirtschaftliche Fahrzeuge praktisch nicht befahrbar ist, mangels Ausweichmöglichkeiten Gegenverkehr den Verkehrsfluss zum Erliegen bringt und eine Nutzung bei schlechtem und Winterwetter ausgeschlossen ist. Das Einbiegen aus dem auf Seite 30 der Begründung des Flächennutzungsplan-Änderungsentwurfs genannten Anwandweg auf die Verbindungsstraße Epfach - Denklingen („Wegebeziehung über Nordanschluss nach Süden“) ist wegen stark eingeschränkter Einsehbarkeit der mit Holzverwuchs versehenen Kurve praktisch unmöglich. Es kommt schließlich hinzu, dass die vorgesehene Planung verhindert, dass in Höhe Lustberghof eine Haltestelle für RVO-Busse für schulpflichtige Kinder und Jugendliche sowie Auszubildende vorgehalten werden kann. Bereits aus diesen Gründen ist die vorgenommene Abwägung fehlerhaft.

Im Übrigen vermag die sich aus den ausgelegten Plänen ergebende Verkehrsplanung nicht die erforderliche Verkehrssicherheit, Leichtigkeit des Verkehrs und Verkehrsqualität sicherzustellen. Im Vergleich zur geschützten Bestandssituation können motorisierte Besucher und Anwohner der Gaststätte Lustberghof den Bereich zukünftig nicht mehr auf der B 17 in Richtung Norden verlassen. Verkehrsteilnehmer aus der Zufahrt Guttenstall werden faktisch nicht mehr in Richtung Süden auf die B 17 bzw. geradeaus in den Bereich Tankstelle bzw. Gaststätte einfahren können. Es überzeugt nicht, den Quellverkehr aus der Zufahrt Guttenstall und dem Gasthof Lustberghof als „völlig untergeordnet“ zu bezeichnen und damit von der weiteren Prüfung auszuschließen (Vgl. Seite 8 der Beschlussvorlage 01/2016/0471 vom 27.01.2016, Az. 6100-J13-9B58).

Schließlich wird durch die Planung der Tankstelle mit Ausfahrt lediglich 111 Richtung Süden ein neuer Unfallschwerpunkt begründet, da in Süd-Nord-Richtung reisende Verkehrsteilnehmer versuchen werden, ihre Fahrt nach dem Tanken bzw. Besuch der Gaststätte schnellstmöglich in Richtung Norden fortzusetzen. Zu erwarten sind Wendemanöver auf der B 17, Überfahren durchgezogener Linien und das Umfahren von Dreiecksinseln. Die durch die geplante Tankstelle zu erwartende Zunahme des Verkehrs im Kreuzungsbereich würde die ohnehin schon bestehende Unfallgefahr nochmals deutlich erhöhen. Bei einer weiterhin zugelassenen Geschwindigkeit von 100 km/h begründen diese Gesichtspunkte eine erhebliche, in Extremfällen tödliche Unfallgefahr. Der ausgelegte Änderungsplan stellt nicht sicher, dass geeignete bauliche, ausreichend große Einbauten, eindeutige Beschilderungen (Fortsetzung der Fahrt für Tankstellenbesucher nur in Richtung

Süden möglich) und der Verzicht auf ablenkende Werbeanlagen (etwa Masten, Pylone etc.) im Rahmen der weiteren Planung verbindlich vorgesehen sind, die verkehrswidrige Falschfahrten bzw. Kollisionen verhindern könnten. Es mag vorliegend dahingestellt bleiben, ob - wie vom Staatlichen Bauamt Weilheim und Verkehrsgutachter vorsorglich gefordert - eine komplette Richtungstrennung des Nora-Süd- und des Süd-Nora-Verkehrs mit Wegfall der Linksabbiegespur und klarer sowie konsequenter Trennung der Fahrtbeziehungen zwischen Gasthof und Tankstelle ausreichen würde, um die Unfallgefahr effektiv auszuschließen. Da die vorgesehene Planung das Interesse auf Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrslage nicht berücksichtigt und die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Verkehrsqualität (Stichpunkt Störung des Durchgangverkehrs und Geschwindigkeitsniveaus) in relevanter Weise herabsetzt, ist die Abwägung fehlerhaft.

VI. Fehlerhafte Bewältigung des Immissionsschutzkonflikts

Zur Lösung des planbedingten Immissionsschutzkonflikts setzt der aus gelegte Änderungsentwurf im südlichen und westlichen Geltungsbereich angrenzend an die vorhandene Wohnnutzung „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ fest und verweist in der Begründung auf die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung der C. Hentschel Consult vom Juli 2013 (Bericht-Nr. 824-2013 V 02- I), ergänzt Dezember 2015. Konstatiert wird, dass zusätzlicher Schallschutz, eine anderweitige Orientierung der ruhebedürftigen Aufenthaltsräume oder eine Verlegung sinnvoll sein wird.

Das Vorgehen der Gemeinde Denklingen ist bereits deshalb fehlerhaft, weil es sich bei der bereits vorliegenden schalltechnischen Untersuchung der C. Hentschel Consult vom Juli 2013 in der Ergänzungsfassung vom Dezember 2015 - da sie sich inhaltlich ausführlich und substantiell mit Umweltbelangen auseinandersetzt - um eine wesentliche umweltbezogene Stellungnahme handelt, die nach § 3 Abs. 2 BauGB zwingend mit dem Änderungsentwurf und der Begründung hätte ausgelegt werden müssen.

Überdies sind die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung auch für die Festlegung des richtigen Umgriffs des Geltungsbereichs des Planentwurfs von entscheidender Bedeutung. Bauleitpläne müssen die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen innerhalb ihres Geltungsbereichs selbst festsetzen. Festsetzungen über „Vorkehrungen“ in Bezug auf Lärmimmissionen außerhalb des Geltungsbereichs des Bauleitplans sind in aller Regel nicht zulässig.

Danach sind die von der Gemeinde konkret geplanten Schallschutzmaßnahmen, vor allem eine anderweitige Orientierung der ruhebedürftigen Aufenthaltsräume im Bereich der Betriebswohnung bzw. ihre Verlegung, das Verbot von Fenstern zum Lüften für Aufenthaltsräume zur Tankstelle sowie Bundesstraße B 17 und die Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Grundstück der Betriebswohnung, die sich außerhalb des Geltungsbereichs des aktuellen Flächennutzungsplan-Änderungsentwurfs befinden, als Mittel der Konfliktbewältigung im Flächennutzungs- und im daraus zu entwickelnden Bebauungsplan ausgeschlossen. Hieraus ergibt sich, dass die schalltechnischen Untersuchung der C. Hentschel Consult vom Juli 2013 in der Ergänzungsfassung vom Dezember 2015, die anknüpfend an die mittlerweile überholte Planung noch davon ausgeht, dass sich der Immissionsort IO 1.1 an dem Betriebsleiterwohnhaus der Gaststätte „Lustberghof“ innerhalb des Geltungsbereichs des aus dem geänderten

Flächennutzungsplan zu entwickelnden vorhabenbezogenen Bebauungsplans befindet und ein Sondergebiet (SO) Tank + Rastanlage festgesetzt werden soll (vgl. Seiten 4, 18 der schalltechnischen Untersuchung der C. Hentschel Consult vom 18.12.2015), zunächst an die geänderte Planung der Gemeinde Denklingen, insbesondere den reduzierten Umgriff des Geltungsbereichs anzupassen ist.

Schließlich widersprechen die äußerst vagen Andeutungen zum Immissionsschutz in der Begründung dem Gebot der Konfliktbewältigung, wonach sich bereits abzeichnende Konflikte frühzeitig gelöst werden müssen.“

Beschlussvorschlag:

Zu „I. Unzulässiger „Etikettenschwindel“ und fehlende Erforderlichkeit gem. § 1 Abs. 3 BauGB

Der Vorwurf, dass die Gemeinde hier keine Planungshoheit für eine Verkehrsfläche zur Vorbereitung der Ansiedlung einer Tankstelle habe, ist verfehlt. § 1 Abs. 3 BauGB räumt der Gemeinde ein weites planerisches Ermessen schon bei der Auswahl und der Festlegung der Ziele einer konkreten Bauleitplanung ein. Der Gemeinde steht ein weiterer Gestaltungsspielraum bei der Beurteilung der Frage zu, ob und wie sie ein städtebaulich gerechtfertigtes Planungsziel verfolgen möchte oder nicht (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999 - 4 BN 15.99, NVwZ 1999, 1338). Planungsermessen bedeutet dabei Entschließungs- und Gestaltungsermessen. Die Stellungnahme der RAe Noerr missinterpretiert offensichtlich die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte zu planfeststellungsersetzenden Bebauungsplänen gemäß § 17b Abs. 2 Satz 1 FStrG. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat bereits mit Urteil vom 28.01.1999 - 4 CN 5.98 grundlegend entschieden, dass eine Gemeinde im Rahmen der Selbstverwaltung Darstellungen und Festsetzungen i.S.d. §§ 5, 9 BauGB im Bauleitplan zum Zwecke der eigenen kommunalen „Verkehrspolitik“ ohne Weiteres vornehmen darf. Für die Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB reicht es aus, dass die Planung nach dem städtebaulichen Konzept der Gemeinde „vernünftigerweise geboten“ erscheint (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 09.06.1978 - IV C 54.75). Dementsprechend ist es nicht Voraussetzung, dass bei der Ausweisung von Verkehrsflächen im Gemeindegebiet ein „enger Zusammenhang zwischen Straße und Ortslage“ oder ein bestimmter räumlicher Mindestabstand vorliegen muss. Die Gemeinden können eine eigene Städtebau- und Verkehrspolitik betreiben, ohne dabei auf eine nach dem Fachplanungsrecht gebotene „Bedarfsprüfung“ verwiesen zu sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.04.1997 - 4 BN 1.97, NVwZ-RR 1998, 217; Urteil vom 28.01.1999 - 4 CN 5.98; Beschluss vom 08.09.1999 - 4 BN 14.99, ZfBR 2000, 275; Urteil vom 07.06.2001 - 4 CN 1.01, BVerwGE 114, 301; Beschluss vom 15.08.2007 - 4 BN 30.07).

Hier ist die 21. Änderung des Flächennutzungsplanes städtebaulich i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB gerechtfertigt, um den Ansiedlungswunsch eines Bauwerbers für die Errichtung einer Tankstelle im Gemeindegebiet zu ermöglichen. Nach den städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde Denklingen soll die Tankstelle allerdings nicht im Ortszentrum, sondern im Hinblick auf die Erreichbarkeit, verkehrliche Anbindung und Wirtschaftlichkeit des Standortes unmittelbar angrenzend an die Bundesstraße B 17 im Bereich der bereits vorhandenen Gaststätte „Lustberghof“ situiert werden. Der Erforderlichkeit i.S.d. § 1 Abs. 3

BauGB steht nicht entgegen, dass die Gemeinde dabei eine Bundesstraße im Hinblick auf die notwendige Zufahrtsmöglichkeit überplant. Daran ist sie aus Kompetenzgründen nicht gehindert, sondern hierzu durch § 17b Abs. 2 Satz 1 FStrG ausdrücklich befugt.

Aus der im Rahmen der Stellungnahme vorgetragenen Rechtsprechung lässt sich keinesfalls schlussfolgern, dass eine kommunale Bauleitplanung, die kommunale städtebauliche Ziele verfolgt und eine im Außenbereich des Gemeindegebiets gelegene Bundesfernstraße tangiert, nach § 17b Abs. 2 FStrG und nach § 1 Abs. 3 BauGB unzulässig wäre. Eine Inanspruchnahme des § 17b Abs. 2 Satz 1 FStrG wäre nur dann unzulässig, wenn das Verkehrsvorhaben keinerlei örtlichen Bezug hätte und aus diesem Grund nicht der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB dienen könnte. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Die Bauleitplanung der Gemeinde dient zum einen dem städtebaulichen Ziel der Ansiedlung einer Tankstelle im Gemeindegebiet und zugleich der überörtlichen Erschließung dieser Tankstelle. Örtliche Bedeutung im städtebaulichen Sinn und überörtliche Verkehrsbedeutung schließen sich jedoch gegenseitig nicht aus.

Ausschlaggebend ist allein, ob die Planung städtebauliche Zielsetzungen, d.h. örtliche Anknüpfungspunkte hat (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 25.11.2009 - 1 KN 141/07, ZfBR 2010, 277). Ansonsten gilt vorliegend für Bauleitpläne generell, dass die Erforderlichkeit der Planung i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB (nur) fehlt, wenn der Bebauungsplan aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit der Vollzugsfähigkeit entbehrt (BVerwG, Beschluss vom 14.06.2007 - 4 BN 21.07). Letzteres ist jedoch ebenfalls nicht der Fall, da die Tankstelle hier durch einen Vorhabenträger im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans zeitnah realisiert werden kann. Auch ein entgegenstehender Wille des Straßenbaulastträgers wegen der vorgesehenen Anbindung der geplanten Tankstelle an die Bundesstraße ist hier ausweislich der vorliegenden Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers (Staatliches Bauamt Weilheim) ebenfalls nicht gegeben.

Der Einwand eines „unzulässigen Etikettenschwindels“ wegen der Darstellung einer Verkehrsfläche zur Vorbereitung der Ansiedlung der Tankstelle im Außenbereich ist unzutreffend. Im Rahmen der Darstellungsmöglichkeiten stehen der Gemeinde zur Erreichung ihrer städtebaulichen Ziele – hier der Ansiedlung einer Tankstelle mit Anbindung an das übergeordnete Straßennetz der Bundesstraße 17 - die nicht abschließenden Darstellungsmöglichkeiten des § 5 Abs. 2 BauGB zur Verfügung. Die abschließenden Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 Abs. 1 BauGB sind für die FNP-Ebene nicht maßgeblich. Die planungsrechtliche Einschätzung der RAe Noerr erkennt, dass die Gemeinde im nachfolgenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan gem. § 12 Abs. 3 BauGB nicht an die Bestimmungen der Zulässigkeit der Vorhaben an die Festsetzungen nach § 9 und aufgrund von § 9 a BauGB erlassenen Verordnung gebunden ist.

Das Aufstellungsverfahren zur 21. FNP-Änderung ist dabei auch ein Problemlösungsverfahren, für das jeweilige städtebauliche Ziel die zweckmäßigste Darstellung abzuklären und festzulegen. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens haben sich dabei in Abstimmung mit den verschiedenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange Tatsachen ergeben, die gegenüber früher eine geänderte Darstellung statt „Sondergebiet Tankstelle“ nunmehr als „öffentliche Verkehrsfläche“ nahelegen wegen der öffentlichen Zugänglichkeit einer typischen Tankstelle an einer klassifizierten Straße im Außenbereich. Da der Flächennutzungsplan nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes nur die Grundzüge darstellen muss und soll, ist die Darstellung einer Verkehrsfläche für die

Ansiedlung einer Tankstelle sachgerecht, zulässig und möglich. Im Lichte des § 12 Abs. 3 BauGB kann bei anschließendem vorhabenbezogenen Bebauungsplan die planerische Konkretisierung des FNP und damit die Entwicklung gem. § 38 Abs. 3 BauGB auch sachgerecht erfolgen.

Ein Etikettenschwindel liegt daher nicht vor, da erkennbar die Fläche keiner Ortsumgehungsstraße oder einem anderen örtlichen Hauptverkehrszug dient. Auch wird kein Gewerbegebiet geplant, das eine Darstellung der Änderungsfläche als Baufläche erfordern würde. Prägend für die dargestellte Verkehrsfläche ist daher der geplante Nutzungszweck und dass der Bereich dem öffentlichen Zu- und Abfahrtsverkehr von der B 17 zur Tankstelle und wieder zurück zur B 17 dient, und sonst wesentlich keiner anderen Nutzung.

Aufgrund des für die nachfolgende rechtsverbindliche gewählten bauleitplanerischen Planungsinstrumentes Vorhaben- und Erschließungsplan mit vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Vorhabenplan und Durchführungsvertrag gem. § 12 BauGB kann der Nutzungszweck rechtlich klar, eindeutig und abschließend geregelt werden. Keine Behörde und kein Träger öffentlicher Belange hat gegen dieses Planungsinstrumentarium grundsätzliche und rechtlich durchgreifende Einwendungen vorgebracht. In der Wahl der zweckmäßigen Planungsinstrumente aber ist die Gemeinde im Rahmen ihrer Planungshoheit frei.

Die Darstellung der örtlichen Verkehrsfläche in Verdingung mit der Zweckbestimmung Tankstelle Lustberg verbleibt daher im Plan

Zu II. „Unzulässigkeit eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans als die Planfeststellung ersetzender Bebauungsplan i.S.vom § 17 b Abs. 2 FStrG“

Gegenstand der 21. FNP-Änderung ist die Darstellung der Bodennutzung im Bereich der geplanten „Tankstelle Lustberghof“ in den Grundzügen, nicht der später beabsichtigte vorhabenbezogene Bebauungsplan. Dort können im Aufstellungsverfahren natürlich weitere Anregungen vorgebracht werden, die die Gemeinde zu gegebener Zeit in die Abwägung einstellen wird.

Bereits jetzt wird darauf hingewiesen, dass der künftige vorhabenbezogene Bebauungsplan einerseits das Vorhaben „Tankstelle“ hinreichend konkret regeln wird, andererseits durch zulässige Festsetzungen gemäß § 9 BauGB die Anbindung des Vorhabens an die vorhandene Bundesfernstraße festsetzen soll. Die Vorhabeneigenschaft einer Tankstelle gemäß § 29 Abs. 1 Halbs. 1 BauGB kann nach der Rechtsprechung des BayVGH (vgl. Beschluss vom 01.12.2006 - 26 CS 06.2825) jedenfalls nicht in Abrede gestellt werden.

Zu III: Verstoß gegen höherstufige Pläne (Anbindungsgebot und Schutz des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Landschaftsraum Lechtal)

Zu 1. Verstoß gegen LEP-Ziel 3.3:

Der gerügte Verstoß gegen das zitierte Ziel des LEP Ziff. 3.3 ist unzutreffend. Richtig ist, dass nach Mitteilung der Höheren Landesplanungsbehörde die Fläche der geplanten Tankstelle als Verkehrsfläche einzustufen ist mit der Folge, dass im konkreten Fall der Anwendungsbereich des Ziels LEP 3.3 durch Ergänzungen des früher geltenden Ziels LEP

2006 B VI 1.1 nur auf Siedlungsflächen im engeren Sinn beschränkt wurde.

Nach den Anregungen der Höheren Landesplanungsbehörde vom 10.08.2015 wurde der Änderungsbereich der 21. FNP-Änderung reduziert auf die Fläche der geplanten Tankstelle. Sodann wurde diese Fläche statt als „Sondergebiet“ nunmehr in „Verkehrsfläche“ geändert. Damit werden jedenfalls keine Siedlungsflächen

(= „Bauflächen“) mehr dargestellt, so dass das Anbindungsgebot des LEP Ziff. 3.3 auch nicht mehr greift.

Auf die einschlägige Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde der Regierung von Oberbayern vom 24.03.2016 wird ausdrücklich Bezug genommen:

„Im nun vorgelegten Entwurf ist die geplante Tankstelle als Verkehrsfläche dargestellt und der Umgriff der Änderung (ca. 1,5 ha; bislang ca. 2,4 ha) auf die Verkehrsfläche (ca. 0,3 ha), die Anbindungsflächen an die Bundesstraße B 17 und die Ein grünungs- und Ausgleichsflächen reduziert. Damit ist aus hiesiger Sicht nicht länger von einer neuen Siedlungsfläche gem. LEP 3.3 (Z) auszugehen, die in der abgesetzten Lage nicht zulässig wäre.“

Die Abwägung der Belange des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes Lechtal von Kinsau bis Landsberg am Lech (RP 14 B1 1.2.2.02.1) sowie der verkehrlichen und immissionsschutzfachlichen Belange in Abstimmung mit den Fachbehörden werden zur Kenntnis genommen ebenso die Anpassung der Begründung zu den Ausnahmetatbeständen des LEP-Ziels 5.3. Weitere Einwände werden nicht erhoben. Gesamtergebnis: Die Erfordernisse der Raumordnung können der Planung nicht entgegengehalten werden.“

Eine Ansiedlung der Tankstelle abseits der Hauptverkehrsstraßen, hier z.B. der B 17, ist in Denklingen weder verkehrlich noch wirtschaftlich und städtebaulich zweckmäßig und sinnvoll, da damit weder die Belangen der Wirtschaft gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB angemessen berücksichtigt würden, noch die in Abs. 6 Nr. 1 BauGB genannten Belange der allgemeinen Anforderungen. Letztlich würden Flächen zur Ansiedlung in Anspruch genommen abseits des Bedarfes mit der Gefahr des Leerfallens und eines nicht sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gem. § 1a BauGB

Betreffend die Alternativstandorte wird auf den Umweltbericht Ziff. 3, Seite 21 ff. verwiesen. Es ist anschließend Aufgabe der nachfolgenden rechtsverbindlichen Bauleitplanung und des Durchführungsvertrages Sorge dafür zu tragen, dass beispielsweise keine Betriebswohnungen oder vergleichbare Nutzflächen realisiert werden, damit der dauerhafte Aufenthalt von Menschen auf der Tankstellenfläche ausgeschlossen wird.

Die Bedenken gegen den Zielverstoß sowohl des LEP 3.3 als auch im Sinne des genannten Ziels der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB werden daher als unbegründet zurückgewiesen.

Zu 2. Verstoß gegen Ziff. Z.1.1.2 und Ziff. 1.2 des Regionalplans München

Der gerügte Verstoß gegen das zitierte Ziel gegen Kapitel B I 1 des Regionalplans München, wonach das geplante Vorhaben gegen Sicherung und Entwicklung von Natur und Landschaft verstößt, ist so nicht zutreffend. Für das Vorhaben wurde ein Umweltbericht gefertigt mit Bestandsaufnahme und Bewertung durch ein qualifiziertes Landschaftsplanungsbüro:

„Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist durch eiszeitliche Vorgänge sowie die

kulturhistorisch bedingte Nutzungsintensität der Landschaft geprägt. Landschaftsbild prägend ist die stark befahrene dreistreifige Bundesstraße 17 sowie der südöstlich an das Vorhaben angrenzende 37 m hohe bewaldete Lustberg.

Schutzgebiete oder FFH-Gebiete sind durch die Planung selbst nicht betroffen.

Danach handelt es sich im vorliegenden Fall um ein Gebiet geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (weitgehend befestigtes oder durch bepflanzte Erdwälle verändertes Gebiet mit Sukzessionsstadien ohne kleinklimatisch wirksame Luftaustauschbahnen) und hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad ergibt nach dem Leitfaden das Feld Typ A / Kategorie 1 und damit einen Ausgleichsfaktor von 0,3 bis 0,6. Bei Durchführung von wesentlichen Minimierungsmaßnahmen (Versickerung von Niederschlagswasser im Gebiet, zusätzliche Gehölzpflanzungen, besonders auf der Ostseite) ist eine Reduzierung der Höchstwerte möglich. Näheres regelt der Bebauungsplan.

Die notwendigen Ausgleichsflächen werden im Bebauungsplanverfahren nachgewiesen, wobei der Ausgleich unmittelbar angrenzend am Ort des Eingriffs erfolgen wird, um den Erfordernissen des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes nachzukommen.

Aufgrund der Anregungen der Höheren Landesplanungsbehörde, die auf den Sachverhalt des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes ausdrücklich hingewiesen hat, wurde – neben den Maßnahmen der Grünordnung – das Ausgleichskonzept, das im ersten Auslegungsverfahren externe Ausgleichsflächen abseits des Eingriffsortes vorsah, im Rahmen der Abwägung geändert:

„Um die im Umweltbericht festgestellte Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Lechtal von Kinsau bis Landsberg am Lech (RP 14 B I 1.2.2.02.1) weiter zu minimieren, sollen die erforderlichen Ausgleichsflächen am Ort des Eingriffs, hier an der eher etwas exponierten Nordseite des Sondergebietes, angelegt werden, und nicht wie bisher vom Investor bevorzugt – auf externen gemeindeeigenen Ausgleichsflächen des Ökokontos.“

Die fachlich zuständige Untere Naturschutzbehörde hat im Verfahren zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans keine Einwendungen erhoben. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 24.03.2016 die zusätzlichen naturschutzfachlichen Maßnahmen des Ausgleichs unmittelbar am Ort des Eingriffs zur Kenntnis genommen und keine weiteren Anregungen mehr vorgebracht.

Die vorgebrachten Einwendungen betreffend das Ziel Z.1.1.2 des Regionalplans München, dass kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsräume ebenso wie historisch bedeutsame Sakral- und Profanbauten, Garten-, Park- und Schlossanlagen zu erhalten sind, gehen im Planbereich der 21. FNP-Änderung in Denklingen weit an den Tatsachen vorbei: Durch den Ausbau der B 17 ist diese Straßentrasse Landsberg – Schongau für den leistungsfähigen, überörtlichen Verkehr und seinen Erfordernissen bestimmt, wozu in größeren Abständen offenkundig Tankstellen auf dieser Strecke auch erforderlich sind.

Erkennbar sind derartige kulturhistorische, insbesondere baulich geprägte Bereiche im Planbereich der 21. FNP-Änderung und im Nähebereich nicht vorhanden. Fachliche Anregungen des Landesamtes für Denkmalpflege, der Unteren Denkmalschutzbehörde und der Kreisheimatpflege liegen nicht vor. Die vorgebrachten Einwendungen sind nach Auffassung der Gemeinde Denklingen vorgeschoben und entbehren offensichtlich der Realität.

Soweit im Detail auf die angeblich verunstaltende Wirkung einer

„Lärmschutzwand mit beträchtlicher Höhe und Länge“ (hier lediglich 8,6 m lang und bis zu 4,80 m hohe Lärmschutzwand) zum Schutz der Wohnterrasse eines Betriebsleiterwohnhauses im Außenbereich nach § 35 (2) BauGB Bedenken erhoben werden, sind diese aufgrund der abseitigen Lage mit größerem Abstand von der B 17 und der kleinräumlichen, untergeordneten Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild schwerlich nachvollziehbar und ohne durchgreifenden Belang. Anregungen des betroffenen Eigentümers, der die schutzwürdigen Räume ohnehin bereits jetzt auf die lärmabgewandte Seite nach Westen ausgerichtet hat, liegen auch nicht vor. Die Bedenken, dass die 21. FNP-Änderung gegen Ziff. Z. 1.1.2 und Ziff. 1.2 des Regionalplans München verstieße und das in § 1 Abs. 4 BauGB enthaltene Anpassungsgebot an die Ziel der Raumordnung und Landesplanung, ist offensichtlich unbegründet. Auch das Vorbringen gegen den Zielverstoß betreffend das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Lechtal von Kinsau bis Landsberg am Lech (RP 14 B1 1.2.2.02.1) durch die vorgesehene Planung wie grünordnerische Maßnahmen zu Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild, Ausgleichsflächen idealerweise am Ort des Eingriffs wird unbegründet zurückgewiesen.

Zu IVOM Verstoß gegen das absolute Anbauverbot des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG

Der Thematik der Tankstellenerschließung und der erforderlichen Erweiterungen der Zu- und Abfahrtssituationen (verlängerte Abfahrtsspur von Norden her, Einplanung einer Beschleunigungsspur, Regelungen zu den Verkehrsbeziehungen und Beschilderungen der öffentlich benutzbaren Tankstellenfläche / Verkehrsflächen) wurde schrittweise durch qualifizierte und vom Staatlichen Bauamt Weilheim begleitete bzw. bewertete Verkehrsuntersuchungen Prof. Dr.-Ing. Kurzak, vom 05.12.2014 und Ergänzung vom 19.02.2015 Rechnung getragen.

In der Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Weilheim vom 08.07.2015 mit Verweis auf die beigefügte zusätzlichen Erläuterungen und Begründungen vom 21.04.2015 (Dr. Streicher) hat das Amt dabei dem Standort und der Erschließung grundsätzlich zugestimmt, jedoch in der Detailausbildung eine Reihe von weiteren Maßnahmen, Abstimmungen und letztlich auch das Einvernehmen bei Realisierung der Tankstellenplanung gefordert. Diese Forderungen können im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanung bzw. des Vorhaben- und Erschließungsplanes, und letztlich insbesondere auch im Rahmen von vorherigem Durchführungsvertrag und beim Baugenehmigungsverfahren greifend umgesetzt werden, wobei das Staatliche Bauamt weiter zu beteiligen ist.

Eine Lösung der Anbindung im Detail ist auf der Ebene der 21.

Flächennutzungsplanänderung auch wegen der Maßstabsebene M. 1 : 2500 nicht gefordert und nach den Regelungen des BauGB auch nicht notwendig, da der Flächennutzungsplan nur die Grundzüge der Planung darstellt und eben nicht parzellenscharf ist.

Soweit auf eine „Kreuzungsproblematik“ oder auf mehrere einmündende Straßen im Planbereich verwiesen wird, so ist dies unzutreffend. Die Zufahrten Guttenstall und Gasthof Lustberghof sind im Hinblick auf die Verkehrsbelastung der B 17 vernachlässigbar und untergeordnet in ihrer Verkehrsfunktion. So wird z.B. durch die neu anzulegende Beschleunigungsspur auch der Verkehr aus dem Lustberghof deutlich sicherer werden. Bei Umsetzung der straßentechnischen Erweiterungsmaßnahmen in Verbindung zur geplanten

Tankstelle ergibt sich nach Einschätzung des Verkehrsgutachters und der Gemeinde keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs.

Soweit Details wie einzelne Bauteile im Anbauverbot gerügt werden, wird auf die Abwägung im konkreteren vorhabenbezogenen Bebauungsplan verwiesen. Nachdem auch bei der Neudarstellung von der Darstellung des Sondergebietes abgegangen wird und einer öffentlich zugänglichen Verkehrsfläche im Bereich der Tankstelle wegen dem besonderen Nutzungszweck der Vorzug gegeben wird, ist der gerügte Verstoß gegen das Anbauverbot auch nicht mehr durchgreifend.

Im Übrigen hat die Fachbehörde, hier das Staatliche Bauamt Weilheim, gegen die Planung der Tankstelle zum gerügten absoluten Anbauverbot des § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG nach Erstellung des Verkehrsgutachten Prof. Dr.-Ing Kurzak, München in ihrer letzten Stellungnahme vom 04.03.2016 keine Bedenken mehr vorgebracht, sondern dem Standort grundsätzlich zugestimmt.

Die Bedenken gegen einen Verstoß gegen das absolute Anbauverbot des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG werden daher als unbegründet zurückgewiesen. Die Darstellungen der 21. FNP-Änderung bleiben unverändert.

Zu VOM Verstoß gegen die Pflicht zur Bewältigung der durch den Bauleitplan ausgelösten Verkehrsbelange

Nachdem hier auf den Bebauungsplan und dessen Verstoß gegen die Pflicht zu Bewältigung der durch den Bebauungsplan ausgelösten Verkehrsbelange verwiesen wird, wird hier auch auf die spätere Abwägung zu den Einwendungen im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Tankstelle“ verwiesen.

Soweit auf das der 21. FNP-Änderung zugrunde liegenden Verkehrskonzept Bezug genommen wird, wird auf die vergleichbaren Anregungen von Herrn Willi Maier, Guttenstall 4 a, Denklingen, vom 07.03.2016 Bezug genommen und den dortigen Beschluss hierzu: *Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 17.02.2016 bereits im Rahmen der letzten Abwägung klargestellt, dass der landwirtschaftliche Verkehr sowohl auf der B 17 als auch auf dem östlich der B 17 verlaufendem Anwandweg abgewickelt werden kann. Auf der Bundesstraße 17 zwischen Landsberg am Lech (= „Landsberg Süd“) und Schongau sind Schlepper mit Anhänger der Landwirtschaft zugelassen. Auch für den Fall der unwahrscheinlichen Mitteltrennung wäre der Weiler Guttenstall über das nachgeordnete Verkehrsnetz ausreichend erschlossen (§ 35 Abs. 1 BauGB).*

Die Gemeinde Denklingen wird aber gegenüber dem Staatlichen Bauamt Weilheim auch zukünftig darauf bestehen, dass die bisherigen Zu- und Ausfahrten von Guttenstall uneingeschränkt erhalten bleiben, und dass eine bauliche Mitteltrennung nicht erfolgt. Regelungen bei der Bundesstraße 17 einschließlich der Zu- und Abfahrtsbeziehungen zur geplanten Tankstelle müssen aber nach Vorgaben des zuständigen Staatlichen Bauamtes für den Bauwerber erfolgen. Diesen Regelungen und ggf. auch späteren Änderungen kann aber im laufenden Bauleitplanverfahren nicht vorgegriffen werden.“

Soweit auf den „Holzverwuchs“ und die angeblich stark eingeschränkte Einsehbarkeit in der Kurve hingewiesen wird, ist jeweiligen Sache des Straßenbaulastträgers, Abhilfe zu schaffen; dies gehört nicht zu den Grundzügen der FNP-Änderung.

Wegen Errichtung von ggf. erforderlichen Bushaltestellen im Bereich der B 17 wird auf die Zuständigkeit des Staatlichen Bauamt Weilheim und den ÖPNV-Träger verwiesen.

Im Übrigen wird auf den dortigen Beschluss zu Stellungnahmen des Bayer.

Bauernverbandes, Schreiben vom 15.02.2016 und vom 29.02.2016 Bezug verwiesen, in dem die Abwägung hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsbelange detailliert bereits erfolgt ist. Die Gemeinde Denklingen geht dabei davon aus, dass nach Umsetzung der umfangreichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen aus der Prof. Dr.-Ing. Kurzak-Untersuchung im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Weilheim eine sichere Verkehrsführung im Planbereich der Tankstelle bzw. Einmündungsbereich Guttenstall erreichbar sein wird. Die Darstellung der Verkehrsfläche im Flächennutzungsplan und die Umsetzung der vom Bauamt Weilheim geforderten Einzelheiten bis hin zu amtlichen Verkehrszeichen auf diesen neu dargestellten öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen gewährleisten darüber hinaus ein aufeinander abgestimmtes Nutzungs- und Sicherheitskonzept der zukünftigen „Tankstelle Lustberghof“.

Dass die Tankstelle fast ausschließlich nur für den Nord-Süd-Verkehr erreichbar sein wird, ist dem Bauwerber bekannt, muss so hingenommen werden und ist sein wirtschaftliches Wagnis, wie auch weitere durch das staatlichen Bauamt Weilheim angeordnete spätere Maßnahmen.

Auch für den Fall, dass ggf. eine Mitteltrennung erforderlich wäre, wird die Außenbereichsbebauung Guttenstall, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist, an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sein. Ein Rechtsanspruch auf ein möglichst bequeme Zu- und Abfahrt in jeder Richtung kann aber ggf. dann nicht in jedem Fall unter Vernachlässigung der Verkehrssicherheit gefordert werden. Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, dass die Erschließungsqualität für Außenbereichsbebauungen nach § 35 BauGB auch eingeschränkt zumutbar wäre: § 35 BauGB fordert hier lediglich, dass die „ausreichende Erschließung“ gesichert ist. Diese Erschließungsforderung des BauGB § 35 wäre auch nach einer baulichen Mitteltrennung – von der die Gemeinde Denklingen nach dem vorliegenden Planungsstand aber nicht ausgeht – aber noch erfüllt.

Auch in diesem unwahrscheinlichen Fall bestünde für den Kfz-Verkehr (ohne Landwirtschaft) die Möglichkeit, von Guttenstall dann nur nach rechts in Richtung Landsberg abzubiegen, und für den Südverkehr im Bereich des höhenfreien Anschlusses Denklingen – Epfach über die GV-Straße dort die B 17 nach Westen zu queren und wieder in Richtung Süden zu fahren. Die einfache Strecke betrüge knapp 1,35 km, der gesamte Umweg knapp 2,7 km. Über den östlich und südlichen Anschluss zur Südlichen höhenfreien Anschlussstelle sind es ca. 1,8 km, wobei die Distanz um die Länge auf der B 17 von ca. 0,9 km reduziert wird. Auf die Beschlussfassung mit zeichnerischen Darstellungen vom 03.02.2016 zum Anliegen Herr Willi Maier, Guttenstall 4a wird ausdrücklich Bezug genommen.

Es ist Aufgabe der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung und des Durchführungsvertrages einschließlich Vorhabensplan, die erforderlichen technischen Details festzulegen und umzusetzen. Die 21. FNP-Änderung jedenfalls stellt die Grundzüge der Flächennutzungsplanung dar.

Zu VI. Fehlerhafte Bewältigung des Immissionsschutz:

Die im Rahmen der 21. Flächennutzungsplanänderung zum Immissionsschutz dargestellten Flächen für Nutzungsbeschränkungen gem. Planzeichen 1.9 dienen lediglich als Warnfunktion für die in der späteren verbindlichen Bauleitplanung zu treffenden konkreten

Lärmschutzmaßnahmen. Nachdem auf der Ebene der FNP-Änderung lediglich die Grundzüge darzustellen sind, ist diese Darstellung sachgerecht und ausreichend. Weitere Ermittlungen und Untersuchungen, insbesondere z.B. Schallschutzgutachten waren auf der Ebene der FNP-Änderung von den Fachbehörden auch nicht gefordert.

Nachdem zu Beginn des Verfahrens die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB begonnen wurde, wurde das Fachgutachten Schallschutz im Zuge der verbindlichen Bebauungsplanung erstellt. Der Vollständigkeit halber im Sinne einer über die Erfordernisse der 21. FNP-Planung hinausgehenden Informationen der Öffentlichkeit und der Behörden wurde dieses Fachgutachten den Auslegungsunterlagen nach § 3(2) BauGB beigelegt.

Auf der Ebene der 21. FNP-Änderung ist mit den Inhalten des Schallschutzgutachtens der Fa. C. Hentschel Consult vom Juli 2013, ergänzt Dezember 2015, Bericht Nr. 824-2013 V02-1 der Belangermittlung Immissionsschutz Genüge getan, um die Grundzüge der 21.

Flächennutzungsplanänderung darzustellen und über die Auswirkungen auch betreffend Immissionsschutz sachgerecht frühzeitig, ausreichend und vollständig zu informieren.

Betreffend weitergehende Anforderungen an die konkrete Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen ist die Ebene der 21. FNP-Änderung nicht geeignet und nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes auch nicht geboten.

Eine Lösung des vorgetragenen vermeintlichen kleinräumigen Immissionskonfliktes auf der Ebene der 21. FNP-Änderung ist weder möglich noch erforderlich. Hier wird deshalb auf den nachfolgenden Bebauungsplan verwiesen, der in Kürze erneut öffentlich ausgelegt wird.

Das Schallschutzgutachten wird dabei betreffend die in Verkehrsfläche geänderte SO-Fläche und die geringe Reduzierung beim Umgriff noch für das Bebauungsplanverfahren korrigiert; für die 21. Änderung des FNP wird bei der Nennung der Anlage noch ein Hinweis vermerkt wegen der geänderten Flächendarstellung und der Umgriffsreduzierung. Auf Inhalt und Ergebnis der Fachuntersuchung ist dies jedoch ohne Auswirkung.

Die Bedenken gegen fehlerhafte Bewältigung des Immissionsschutzkonfliktes auf der Ebene der 21. Flächennutzungsplanänderung werden daher als unbegründet zurückgewiesen. Die Darstellungen verbleiben unverändert.

Vorschlag zum Beschluss:

Die o. a. Beschlussvorschläge werden angenommen und zu einem Gemeinderatsbeschluss übergeführt. Des Weiteren legt der Gemeinderat folgende zusammenfassende rechtliche und fachliche Würdigung fest:

Eine Planerforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ist nach Auffassung der Gemeinde Denklingen gegeben. Betreffend die Erforderlichkeit der Tankstelle am Standort wird auf die Begründung zur 21. FNP-Änderung und den Antrag des Bauwerbers auf Aufstellung eines Vorhaben- und Erschließungsplanes verwiesen. Im Verfahren hat keine Fachbehörde den Standort an der B 17 in seiner Funktion und seinem Bedarf in Frage gestellt. Verwiesen wird auch auf die Berufs- und Gewerbefreiheit und die nachfolgenden Ausführungen gem. § 12 BauGB.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt, deren

Anregungen, wo berechtigt, ausführlich beraten und abgewogen ggf. entsprechend berücksichtigt. Der Öffentlichkeit wurde ausreichend Zeit zur Äußerung gegeben. Die Anregungen, wo gerechtfertigt, gebührend berücksichtigt.

Die öffentlichen und die privaten Belange wurden gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gerecht gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Bevorzugung des einen und die damit notwendige Zurückstellung eines anderen stellt keinen Abwägungsfehler dar sondern ist eine elementare planerische EntschlieÙung, die zum Ausdruck bringt, wie und in welcher Richtung sich eine Gemeinde städtebaulich fortentwickeln will (BVerwG, 05.07.1974).

Abschließender Hinweis:

Gem. § 12 Abs. 2 BauGB hat die Gemeinde auf Antrag des Vorhabensträgers über die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden.

Gem. § 12 Abs. 3 BauGB ist die Gemeinde im Bereich eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen des § 9 und nach der aufgrund von § 9a erlassenen Verordnung gebunden.

Die o. a. Beschlüsse ergeben nur eine kleine redaktionelle Änderung der Planunterlagen:

In der Begründung wird beim Text der Anlage der schalltechnischen Untersuchung noch eine Anmerkung vorgenommen (siehe oben:

“Für die 21. Änderung des FNP wird bei der Nennung der Anlage noch ein Hinweis vermerkt wegen der geänderten Flächendarstellung und der Umgriffsreduzierung.”

Nach diesbezüglicher Einarbeitung sind folgende Unterlagen für den Feststellungsbeschluss dem Gemeinderat vorzulegen: Plan zur einundzwanzigsten Flächennutzungsplanänderung, Begründung, Umweltbericht

Anlagen:

Amt für ländl. Entwicklung

Bayer. Bauernverband - 15.02.2016

Bayer. Bauernverband - 22.02.2016

Bayer. Bauernverband - 29.02.2016

Bistum Augsburg

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz u. Dienstleistungen der Bundeswehr

Deutsche Bahn AG

Gemeinde Altenstadt

Gemeinde Bidingen

Gemeinde Fuchstal

Gemeinde Hohenfurch

Gemeinde Osterzell

Gemeinde Schwabsoien

Handwerkskammer für München und Oberbayern

Kath. Kirchenstiftung St. Michael, Denklingen

Landratsamt LL, Dr. H. Weißhaar-Kiem

Landratsamt LL, Straßenbaulastträger Kreisstraßen
Landratsamt LL, Untere Bauaufsichtsbehörde
Landratsamt LL, Untere Immissionsschutzbehörde
Landratsamt LL, Untere Naturschutzbehörde
Maier Wilhelm, Epfach
Markt Kaltental
Rechtsanwalt Noerr LLP
Reg.v.Obb.-Raumordnung,Landes-und Regionalplanung
Regionaler Planungsverband München
Staatl. Bauamt Weilheim
Wasserwirtschaftsamt Weilheim