

Beschlussvorlage

01/2015/0325

Federführung:	Bauverwaltung	Datum:	02.06.2015
Bearbeiter:	Johann Hartmann	AZ:	6100-J13-9B58

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Gemeinderat	10.06.2015	öffentlich

Tankstelle Lustberg - Einundzwanzigste Änderung des Flächennutzungsplans - Beschlüsse zu den Stellungnahmen nach §§ 4 Abs. 1, 3 Abs. 1 und 2 und Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Sachverhalt:

1.0 Keine Einwendungen

- Landratsamt Landsberg am Lech, Sg. 610-40, H. Hainz, Schreiben v. 26.07.2013
- Landratsamt Landsberg am Lech, Sg. 631-15, H. Ried, Schreiben v. 12.07.2013
- Bistum Augsburg, bischöfliche Finanzkammer, E-Mail v. 18.07.2013/24.07.2013
- Katholische Kirchenstiftung, St. Michael, E-Mail v. 24.07.2013
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern, München, Schreiben v. 20.06.2013
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München, Schreiben v. 05.07.2013
- Handwerkskammer für München und Oberbayern, München, Schreiben v. 16.07.2013
- Bayer. Bauernverband, Landsberg, E-Mail v. 11.07.2013
- Kreisheimatpflege, Landsberg, Fr. Dr. Weishaar-Kiem, Schreiben v. 31.07.2013
- Regierung von Oberbayern, - Bergamt Südbayern – München, Schreiben v. 24.06.2013
- IHK, Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, München, Schreiben v. 26.07.2013
- Gemeinde Bidingen, Schreiben v. 28.06.2013
- Gemeinde Altenstadt, Schreiben v. 12.07.2013
- Markt Kaltental, Schreiben v. 17.07.2013
- Gemeinde Fuchstal, Schreiben v. 09.07.2013
- Gemeinde Hohenfurch, Schreiben v. 18.07.2013
- Gemeinde Osterzell, Schreiben v. 24.06.2013

2.0 Hinweise und Anregungen

2.1 Landratsamt Landsberg, Sg. 41.2 – Technischer Umweltschutz, Landsberg, E-Mail v. 25.07.2013

Stellungnahme:

„Zum Bebauungsplan "Tankstelle Lustberghof" wurde eine schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr: 824-2013 V02-1 vom Juli 2013 der Fa. C. Hentschel Consult erstellt. Die schalltechnische Untersuchung wurde aus immissionsschutzfachlicher Sicht auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft. Dabei ergaben sich keine Beanstandungen. Unter der Voraussetzung, dass sich in der Nord- und Ostfassade des

Betriebsinhaberwohnhaus (IO 1.1) kein Immissionsort befindet, kommt der Gutachter unter Berücksichtigung der Emissionsansätze gemäß „Kap. 5 Schallemissionen“ der schalltechnischen Untersuchung zu folgendem Ergebnis:

An den beiden Gebäuden (IO 1.1 und IO 1.2) wird der nach der TA Lärm einschlägige Immissionsrichtwert von tags 60 dB(A) durch die Geräuschemissionen der Tankstelle an sämtlichen relevanten Fassaden eingehalten (siehe Abbildung 3 der schalltechnischen Untersuchung). Nachts wird der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) jedoch nur durch Errichtung einer Schallschutzwand an dem Betriebsinhaberwohnhaus (IO 1.1) an sämtlichen relevanten Fassaden eingehalten (siehe Abbildung 8).

Das Spitzenpegelkriterium, wonach einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen den Immissionsrichtwert tagsüber um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten dürfen, ist eingehalten (siehe Abbildung 5).

Die Geräusche durch die Zu- und Abfahrten zu und von der geplanten Nutzung auf den öffentlichen Verkehrswegen des Gewerbegebietes sind gemäß 7.4 TA Lärm nicht zu berücksichtigen, da durch die geplante Nutzung das Verkehrsaufkommen auf der öffentlichen Straße nicht merklich erhöht wird.

Seitens des Immissionsschutzes werden daher keine Einwendungen gegen den Bebauungsplan „Tankstelle Lustberghof“ vorgebracht, wenn die o.g. Voraussetzungen und die notwendige Schallschutzwand in Form der nachfolgenden Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

7.1

Umgrenzung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Kennzeichnung siehe Bebauungsplanentwurf vom 08.05.2013):

In der Nord- und Ostfassade sind sämtliche Fenster von schutzbedürftigen Räumen nach DIN 4109, Ausgabe November 1989 als nicht öffnungsfähige Fenster auszuführen. Die Lüftung von schutzbedürftigen Räumen in diesen Fassaden ist über Fenster in der schallabgewandten West- und Südfassade oder über eine Lüftungsanlage sicherzustellen.

7.2

(Kennzeichnung siehe Bebauungsplanentwurf vom 08.05.2013):

Zu errichtende Lärmschutzwand, Höhe 4,8 m (mind. Oberkante Terrassentür 1.0G), Länge 8,6 m (Terrassenbreite +1 m), schallabsorbierend, fugendicht und mit einem Flächengewicht von mind. 10 kg/m²“

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Für die 21. Flächennutzungsplanänderungen sind keine Änderungen und Ergänzungen erforderlich. Die übermittelten Festsetzungen zu Ziff. 7.1 und 7.2 werden beim aufzustellenden Bebauungsplan abgehandelt und dort aufgenommen.

2.2 Landratsamt Landsberg, Untere Naturschutzbehörde, Landsberg, Schreiben v. 18.06.2013

Wesentliche Inhalte der Stellungnahme:

„Die externen Ausgleichsflächen sind genau festzulegen und die durchzuführenden Maßnahmen zu beschreiben. Zudem ist der Entwicklungszeitraum festzulegen.“

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und beim aufzustellenden Bebauungsplan abgehandelt.

2.3 Landratsamt Landsberg, Untere Abfallbehörde/ Bodenschutzbehörde, Landsberg, Schreiben v. 21.06.2013

Stellungnahme:

„Laut aktueller Datenlage des Altlasten-, Bodenschutz-, und Deponieinformationssystems (ABuDIS) für den Landkreis Landsberg am Lech sind keine gefahrenverdächtigen Flächen mit erheblichen Bodenbelastungen oder sonstigen Gefahrenpotentialen bekannt, die in negativer Weise auf die Wirkungsbereiche Boden – Mensch und Boden – Grundwasser in den Geltungsbereich der o.g. Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplanes einwirken können.“

Sollten derartige Erkenntnisse beim Planungsträger vorhanden sein, die sich z.B. aus einer gewerblichen Vornutzung des Geländes oder aus Auffüllungen ableiten lassen, so sind diese gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB zu berücksichtigen. In diesem Fall wird empfohlen, die weiteren Maßnahmen entsprechend § 7 Abs. 3, § 47 Abs. 3, § 51 Abs. 1, Nr. 1 u. 2 KrWG und Art. 1 Satz 1 u. 2, Art. 12 BayBodSchG mit der Unteren Abfall-, Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und noch in Ziff. 5.6 der Begründung zur 21. Flächennutzungsplanänderung aufgenommen. Im Übrigen war das Gelände früher nicht gewerblich oder baulich genutzt. Der Gemeinde Denklingen liegen daher auch keine Erkenntnisse vor, dass sich z.B. aus einer gewerblichen Vornutzung des Geländes oder aus Auffüllungen ein entsprechender Altlastenverdacht ableiten lässt.

2.4 Wasserwirtschaftsamt Weilheim, Fr. Götz, Schreiben v. 18.07.2013

Stellungnahme:

„3.1 Grundwasser

Im Umgriff bzw. Geltungsbereich des Bebauungsplanes bzw. der Flächennutzungsplanänderung sind keine Grundwassermessstellen des Grundwasserdienstes oder Messstellen Dritter vorhanden. Aussagen über den Grundwasserflurabstand können daher nicht getroffen werden.

Die Erkundung des Baugrundes obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Bauherren, der sein Bauwerk bei Bedarf gegen auftretendes Grund- oder Hangwasser sichern muss. Sollte wider Erwarten Grundwasser aufgeschlossen werden, ist das Landratsamt Landsberg zu benachrichtigen, um ggf. wasserrechtliche Verfahren einzuleiten.

3.2 Lage zu Gewässern

Oberirdische Gewässer werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die geplanten Bauflächen liegen hochwasserfrei. Aufgrund der Hanglage ist mit wild abfließendem Wasser zu rechnen. Es sind geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen, die ein Eindringen in die baulichen Anlagen verhindern.

3.3 Altlastenverdachtsflächen

Im Bereich der geplanten Flächennutzungsplanänderung sowie des Bebauungsplanes der Gemeinde sind keine Grundstücksflächen im Kataster gem. Art. 3 Bayer. Bodenschutzgesetz (BayBodSchG), Stand 14. April 2011 aufgeführt, für die ein Verdacht auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen besteht.

Dem Amt liegen keine Informationen über weitere Altlasten oder Verdachtsflächen in diesem Bereich vor. Ob geplant ist, bei der Fortschreibung des Katasters Flächen aufzunehmen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen, ist beim zuständigen Landratsamt zu erfragen.

Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gemäß Art. 1 BayBodSchG). Der Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern bzw. die Aushubmaßnahme ist zu unterbrechen bis der Entsorgungsweg des Materials geklärt ist.

3.4 Wasserversorgung

Inwieweit die Wasserversorgungsanlagen im Planungsgebiet in qualitativer, quantitativer und technischer Hinsicht sowie hinsichtlich des Schutzes des gewonnenen Trinkwassers den heutigen Anforderungen entsprechen, ist uns nicht bekannt. Hierzu ist von einem Fachbüro eine Stellungnahme einzuholen und vorzulegen. Gegen den Flächennutzungsplan sowie den Bebauungsplan bestehen keine Bedenken, wenn die Wasserversorgung nach den heutigen Grundsätzen gesichert werden kann.

3.5 Abwasserentsorgung

3.5.1 Häusliches Schmutzwasser und Schmutzwasser der flüssigkeitsdichten Fahrbahn

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.

3.5.2 Niederschlagswasser

Wasserwirtschaftliches Ziel ist die naturnahe Bewirtschaftung des Niederschlagswassers. Das von Dachflächen und sonstigen versiegelten Bereichen, welche nicht unter die „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ fallen, abfließende Niederschlagswasser ist bevorzugt flächenhaft über eine geeignete Oberbodenschicht zu versickern. Ist eine flächenhafte Versickerung über eine geeignete Oberbodenschicht aus objektiven Gründen nicht möglich, so ist eine linienförmige Versickerung z. B. mittels Rigolen herzustellen. Die Anforderungen an das erlaubnisfreie schadlose Versickern von gesammeltem Niederschlagswasser sind der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung - NWFreiV - und den dazugehörigen technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser - TRENGW - zu entnehmen. Falls die Anforderungen nicht eingehalten werden, ist ein Antrag beim Landratsamt Landsberg einzureichen. Entsprechende Informationen finden Sie auf der Homepage des

*Wasserwirtschaftsamt Weilheim im Bereich Service/Veröffentlichungen.
Auf die Möglichkeit der Verwendung des Niederschlagswassers als Brauchwasser zur Gartenbewässerung und Toilettenspülung wird hingewiesen. Die Errichtung einer Eigengewinnungsanlage ist nach dem AVBWasserV § 3 dem Wasserversorgungsunternehmen zu melden. Es ist sicherzustellen, dass keine Rückwirkungen auf das öffentliche Wasserversorgungsnetz entstehen.
Das auf den Erschließungsstraßen anfallende Niederschlagswasser sollte möglichst nicht gesammelt und abgeleitet, sondern an Ort und Stelle breitflächig über die belebte Bodenzone versickert werden. Sollte dies nicht durchführbar sein, ist eine alternative Versickerung des Niederschlagswassers nach Sammlung, Ableitung und entsprechender Vorbehandlung in Betracht zu ziehen. Einzelheiten zur Bemessung und Gestaltung sind den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew) zu entnehmen. Mit dem Hinweis, die Unterlagen zur abschließenden Beurteilung dem WWA vorzulegen, besteht Einverständnis.*

4 ZUSAMMENFASSUNG

Unter Beachtung o. g. Auflagen bestehen keine Bedenken gegen die vorliegende Flächennutzungsplanänderung.“

Beschlussvorschlag:

Zu 3.1, Grundwasser, 3.2 Lage zu Gewässern, 3.3 Altlastenverdachtsflächen, 3.4 Wasserversorgung und 3.5 Abwasserentsorgung: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und beim aufzustellenden Bebauungsplan abgehandelt. Die übermittelten Hinweise werden noch in die Begründung unter Punkt („Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren“) aufgenommen. Hierzu gehört insbesondere, dass der Geltungsbereich der 21. Flächennutzungsplanänderung an die zentrale Trinkwasserversorgungsanlage der Gemeinde Denklingen durch neue und ausreichend dimensionierte Versorgungsleitungen angeschlossen ist (Baumaßnahme 2006/2007). Des Weiteren wird dieses Anwesen auch an die zentrale Abwasserbeseitigungsanlage der Gemeinde Denklingen angeschlossen.

2.5 Staatliches Bauamt Weilheim, H. Dr. Streicher, Weilheim, Schreiben v. 21.04.2015

Stellungnahme:

Diese Stellungnahme bezieht sich insbesondere auf die verkehrliche Erschließung des Vorhabens und basiert auf den Ergebnissen der Verkehrstechnischen Untersuchung durch Prof. Dr. - Ing. Kurzak (Ergänzung vom 19.02.2015 zur Untersuchung vom 05.12.2014).

Nachdem wir zum überarbeiten Grundkonzept bereits am 10.02.2015 per E-Mail unsere Zustimmung in Aussicht gestellt hatten, besteht nun mit dem überarbeiteten Erschließungskonzept grundsätzlich Einverständnis.

Voraussetzung sind die im Gutachten vom 19.02.2015 erwähnten eingeschränkten Fahrbeziehungen, die aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt erforderlich sind. So wird das Einbiegen aus der Tankstelle (und damit auch für den Lustberghof) in die B 17 nur nach rechts zulässig sein. Das bedeutet, wie auch im Gutachten erwähnt, dass die Tankstelle nahezu ausschließlich für den Nord-Süd-Verkehr zu konzipieren ist. Für Tankstellen- und Gaststättenkunden aus Richtung Süden, die ihre Fahrt Richtung Norden (bzw. nach Osten I Guttenstall) fortsetzen wollen, stellt dies jedoch eine

ungewöhnliche und nicht sofort erkennbare Situation dar, die durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu verdeutlichen ist.

Diese Zustimmung ist daher an mehrere Bedingungen geknüpft:

Die Detailplanung der Tankstelle ist mit uns abzustimmen. Insbesondere die bauliche Gestaltung der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen hat gemäß gültiger straßenbaulicher Richtlinien zu erfolgen. Das o.g. Rechtsabbiegegebot ist zur Vermeidung von verkehrswidrigen Falschfahrten durch geeignete bauliche und ausreichend große Einbauten zu untermauern.

Da auf dem Tankstellengrundstück tatsächlich öffentlicher Verkehr stattfindet, dürfen nur amtlich zugelassene Verkehrszeichen gemäß StVO verwendet werden. Rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Tankstelle ist ein Beschilderungs- und Markierungsplan vorzulegen und mit den Fachbehörden (Verkehrsbehörde am Landratsamt Landsberg, Polizeiinspektion Landsberg, Staatliches Bauamt Weilheim) abzustimmen. Auch relevante Werbeanlagen, die der Orientierung dienen, sind in gleichem Plan einzutragen. In diesem Zusammenhang wird besonders auf die RPS 2009 (Richtlinien für die passive Sicherheit) hingewiesen, die Verbote für neue Hindernisse (z.B. Masten, Pylone etc.) sowie ggf. die Erfordernisse von Absicherungen von Gefahrenstellen enthalten.

Wie bereits in unseren früheren Stellungnahmen erwähnt, kommt im Zuge der 3-streifig ausgebauten B 17 zwischen Landsberg und Hohenfurch nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern auch der Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrsqualität eine hohe Bedeutung zu. Daraus ergibt sich, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h als Maßstab für alle sich im Zusammenhang mit der Tankstelle ergebenden Maßnahmen gilt.

Oberste Priorität hat jedoch sowohl bei der Planung als auch beim Betrieb der Tankstelle die Verkehrssicherheit. Auch künftige von den Fachbehörden für notwendig erachtete Maßnahmen (bauliche Korrekturen, Beschilderung und Markierung sowie sonstige Absicherungen) gehen zu Lasten des Tankstellenbetreibers.

Vorsorglich weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass kein Anspruch darauf besteht, dass alle momentan vorgesehenen Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden. Sollte es, aus welchen Gründen auch immer, nach Feststellung der örtlich zuständigen Unfallkommission zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit kommen, müssen wir uns die Option der kompletten Richtungstrennung des Nord-Süd- und Süd-Nord-Verkehrs vorbehalten.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise und Bedingungen des Staatlichen Bauamtes werden noch in die Planzeichnung der 21. Flächennutzungsplanänderung eingearbeitet, ebenso in die Begründung. Maßgeblich für die rechtsverbindliche Beachtung der Einzelheiten ist zum einen der nachfolgende Bebauungsplan, bestehend aus vorhabenbezogenem Bebauungsplan und dem parallel durch das Verfahren geführte Vorhabensplan der Tankstelle, die beide am Schluss beschlussmäßig behandelt und als Satzung beschlossen werden, einschließlich dem vor dem Satzungsbeschluss verbindlich abzuschließenden und zu unterschreibendem Durchführungsvertrag.

Dieser wird – soweit die Verkehrssicherheit betroffen – in enger Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt schrittweise ausgearbeitet. Dies betrifft insbesondere die sowohl bei

der Planung als auch beim Betrieb der Tankstelle zu beachtende Verkehrssicherheit als oberster Priorität angesichts der Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h der Bundesstraße 17. Ebenso im Durchführungsvertrag soll vertraglich der Umstand berücksichtigt werden, dass kein Anspruch darauf besteht, dass alle momentan vorgesehenen Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden.

Staatliches Bauamt Weilheim, H. Wattering, Weilheim, Schreiben v. 16.12.2014

Stellungnahme:

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die verkehrliche Erschließung des Vorhabens und basiert auf den Ergebnissen der Verkehrstechnischen Untersuchung durch Prof. Dr. - Ing. Kurzak (Ergebnisse Stand: 18.07.2014 und 05.12.2014). Die beiden uns vorgelegten Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung wurden eingehend überprüft und im Wesentlichen mit folgendem Fazit bewertet:

Festzustellen ist, dass die laut Gutachten vom 05.12.2014 einzig vorgesehene Erschließung nicht akzeptabel ist. Die von uns bereits ausführlich geschilderte Befürchtung, dass die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit durch den Tankstellenneubau herabgesetzt würde, wurde im Ergebnis des Gutachtens bestätigt. Eine geringfügige Herabsetzung der Leistungsfähigkeit könnte unter Umständen noch akzeptiert werden, nicht jedoch eine Herabsetzung der Verkehrssicherheit. Auch verkehrsrechtliche Maßnahmen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, können einen solchen Mangel zwar wieder etwas verbessern, nicht jedoch zufriedenstellend ausgleichen.

Wir bitten zu bedenken, dass die Bewertung „Herabsetzung der Verkehrssicherheit“ nicht nur eine theoretische Aussage ist, sondern sich in der Unfallstatistik der Folgejahre in der Wahrscheinlichkeit signifikant bemerkbar machen würde. Dabei ginge es dann mindestens um Sachschäden, schlimmstenfalls auch um für die Betroffenen oft folgenreichen Personenschäden.

Nur die im Gutachten vom 18.07.2014 beschriebene und dargestellte Erschließungsvariante gemäß Abbildung 3 / Seite 8 erscheint im Ansatz akzeptabel. Doch auch hier müssten Details noch verkehrsplanerisch erarbeitet werden. Bei dieser Variante, bei der nur der Richtungsverkehr von Nord nach Süd die Tankstelle nutzen könnte (laut Gutachten ein Anteil von immerhin ca. 80 %), sehen wir allerdings das Problem des nicht eindeutigen und rechtzeitigen Erkennens der Nichterreichbarkeit der Tankstelle für den Süd-Nord-Verkehr (mit ca. 20 % auch nicht unerheblich). Voraussetzung wäre hierfür zudem eine klare und konsequente Trennung der Fahrbeziehungen zwischen bestehendem Gasthof und geplanter Tankstelle.

Außerdem müssten sowohl für die Rechtsabbieger von der B 17 als auch für die Rechtseinbieger in die B17 ausreichend lange Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen geplant werden.

Eine abschließende Beurteilung des Bauleitplanverfahrens ist uns somit auch auf Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchungsergebnisse noch immer nicht möglich. Voraussetzung für eine abschließende Zustimmung des Straßenbaulastträgers wäre nun eine mit uns abgestimmte Erschließungsvariante, welche die Leistungsfähigkeit möglichst gar nicht oder nur sehr gering, vor allem jedoch die Verkehrssicherheit keinesfalls herabsetzen würde.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise und Bedingungen des Staatlichen Bauamtes wurden durch die Überarbeitung des überarbeiteten Gutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 19.02.2015 berücksichtigt. Auf den abschließenden Beschluss zur Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes vom 21.04.2015 wird deshalb verwiesen.

Staatliches Bauamt Weilheim, H. Wattering, Weilheim, Schreiben v. 24.07.2013

Stellungnahme:

„Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die verkehrliche Erschließung des Vorhabens. Vorgesehen ist eine Erschließung zur B17 über die bestehende Zufahrt zum Lustberghof

Situation (heute)

Das für die geplante Tankstelle vorgesehene Gebiet liegt nördlich des Gasthofes Lustberghof. Der Lustberghof wird seit vielen Jahrzehnten direkt zur B17 erschlossen, die Zufahrt stellt eine Sondernutzung gemäß § 8 und § 8a FStrG dar.

Die Zufahrt liegt im Bereich der freien Strecke zwischen den Anschlussstellen der Kreisstraßen LL 16 (Denklingen - Epfach) und LL 8 (Neuhof). Dieser Bereich befindet sich innerhalb des Wechsels zweier 3-streifig ausgebauter Abschnitte.

Mit erheblichem finanziellem Aufwand und mit großem Planungsengagement wurde die B 17 hier aufwändig 3-streifig ausgebaut und jahrzehntelange Unfallhäufungsbereiche beseitigt. Die beiden benachbarten Kreuzungen LL8 und insbesondere LL16 waren dauerhaft Unfallschwerpunkte, es gab auch einige tödliche Unfälle. Beide Kreuzungen wurden verkehrssicher höhenfrei ausgebaut. Die Gemeinde Denklingen forderte mit Nachdruck viele Jahre die Entschärfung und setzte sich ganz besonders für den höhenfreien Ausbau ein.

Die Einmündungen Lustberghof und Guttentall waren wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung nicht in so hohem Maße auffällig, doch auch hier gab es etliche Unfälle, weswegen diese Einmündungen im Zusammenhang mit vorgenannter Maßnahme durch die Anlage von zwei Linksabbiegespuren für die bestehenden Verkehrsverhältnisse verkehrssicher ausgebaut wurde. Unfallauffälligkeiten sind hier seit dem nicht bekannt.

Seit Fertigstellung des 3-streifigen Ausbaues in diesem Bereich konnte sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Verkehrsqualität enorm gesteigert werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es auf der freien Strecke nicht, das Geschwindigkeitsniveau ist nach Beobachtung relativ hoch. Es ist bekannt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h häufig überschritten wird, was aber bisher (soweit bekannt geworden) zu keinen nennenswerten Gefahren führte.

Im Bereich der Kreuzung Lustberghof / Guttentall liegen die erforderlichen Voraussetzungen für ein Tempolimit bisher nicht vor, da die straßenbaulichen Voraussetzungen (Lage und Länge der Linksabbiegespuren, Rechtsausfahrbarkeit, ausreichende Sichtverhältnisse bezogen auf die derzeitigen Verkehrsverhältnisse) geschaffen wurden.

Situation (geplant)

Eine erlaubnispflichtige Sondernutzung liegt auch für die Zufahrt zur geplanten Tankstelle vor, weil die bestehende Zufahrt zum Lustberghof geändert, vor allem aber einem „erheblich größeren oder andersartigen Verkehr als bisher“ dienen soll (§ 8a Abs. 1 FStrG).

Es bestehen erhebliche Bedenken, dass sich bei einer Erweiterung der jetzt nur für den Gasthof Lustberghof genutzten Zufahrt für eine signifikant höher frequentierte Tankstellenerschließung die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität (Störung des Durchgangsverkehrs und seines Geschwindigkeitsniveaus durch Abbiege- und Einbiegevorgänge) wesentlich verschlechtern wird.

Im Einzelnen gäbe es folgende problematische Verkehrsbeziehungen, wie sie ohne Einschränkung und ohne nennenswerte bauliche Veränderungen vorgesehen sind:

Rechtsabbiegen: Der Ausfahrkeil erlaubt ein relativ zügiges Abbiegen, abhängig allerdings vor allem davon, wie das untergeordnete Erschließungskonzept weitergeführt wird. Die vorgelegte Planung sieht eine viel zu nah an der B17 befindliche Zufahrt ins Tankstellenareal vor. Die Erschließung müsste zunächst soweit wie möglich nach Westen geführt werden, ohne Ein- oder Ausfahrt ins Tankstellenareal. Die Überlegung, eine vollständige und rechtzeitig baulich von der B17 getrennte Rechtsabbiegespur anzulegen, könnte Abhilfe schaffen.

Linksabbiegen: Für den Verkehr von Süden kommend gibt es einen Linksabbiegestreifen, der bisher verkehrssicher nutzbar ist. Abhängig davon, wie viele Fahrzeuge, insbesondere LKW hier abbiegen, wird allerdings die Verkehrsqualität des nachfolgenden Durchgangsverkehrs durch Geschwindigkeitsdrosselung beeinträchtigt. Es wird eher kritisch beurteilt, dass die Länge des Linksabbiegestreifens bei dem zu erwartenden Verkehr ausreicht. Außerdem treten Gefahrenmomente auf, in denen über die Gegenfahrbahn nach links abgebogen wird. Zwar ist dies eine auch sonst übliche Abbiegesituation, jedoch entwickelten sich in ähnlichen Fällen häufig Unfallhäufungen durch übersehen des Gegenverkehrs.

Einfahren in die B17 in beide Richtungen: Die Zufahrt Lustberghof liegt in einer leichten Innenkurve, das gefahrlose Einbiegen in die B17 ist nur möglich, wenn die Lücken im B17-Verkehr groß genug sind. In Stoßzeiten erfordert es schon jetzt Geduld der Autofahrer wegen hoher Verkehrsbelastung und dementsprechend wenigen Lücken, um gefahrlos ohne Behinderung oder Gefährdung des bevorrechtigten Verkehrs in die B17 einzufahren. Durch die Lage in einer Innenkurve ist die Sicht auf den von Norden kommenden Verkehr immer dann beeinträchtigt, wenn höhere Fahrzeuge, insbesondere LKW, nahen und die Sicht auf nachfolgende KFZ nehmen. Dies wird umso gravierender, je näher sich die LKW Richtung Zufahrt bewegen (siehe Fotos).

Bei rechts über den Ausfahrkeil ins Planungsgebiet abbiegenden LKW erhöht sich: das Gefahrenmoment, wenn ausfahrwillige KFZ die B17 befahren in dem Glauben, dass hinter dem abbiegenden Fahrzeug keine weiteren KFZ folgen. Eine Sicht auf den Verkehr ist erst wieder möglich, wenn der Rechtsabbieger den Ausfahrkeil (oder eine angedachte Rechtsabbiegespur) vollständig verlassen hat.

Linkseinbiegen Richtung Nord: Zu den unter c) genannten Bedenken erhöht sich die Schwierigkeit nach geeigneten Lücken im Verkehr, weil beide Fahrtrichtungen relevant sind. Erfahrungsgemäß wird die Risikobereitschaft nach längerer Wartezeit größer, auch in kleinere Lücken verkehrsgefährdend einzufahren. Für den bevorrechtigten Verkehr

wird es durch langsam beschleunigende Fahrzeuge zu Störungen und Bremsvorgängen kommen auf Grund des hohen, bisher aber unproblematischen Geschwindigkeitsniveaus. Besondere Gefahrenmomente können auftreten, wenn einem ausfahrwilligen KFZ von einem auf dem Linkabbiegestreifen befindlichen LKW die Vorfahrt angeboten wird, da der nachfolgende Verkehr in nördlicher Richtung durch den LKW völlig verdeckt wird.

Rechtseinbiegen Richtung Süd: Zu den unter c) genannten Bedenken verstärkt sich die Wahrscheinlichkeit einer Störung des bevorrechtigten Verkehrs Richtung Süd, da insbesondere einbiegende LKW meist aus dem Stand heraus beschleunigen müssen und dadurch bei der hohen Verkehrsdichte häufig Störungen und Bremsvorgänge verursachen würden. Es kann bereits heute beobachtet werden, dass rechts in die B17 einbiegende Sattelzüge die Linksabbiegespur des Gegenverkehrs mitbenutzen müssen (siehe Fotos). Die Schleppkurven erscheinen bei einer höheren Frequentierung der jetzigen Zufahrt ungeeignet. Abhilfe könnte nur die Anlage eines regelkonformen Beschleunigungsstreifens schaffen, wie diese auch bei den benachbarten Knotenpunkten angelegt wurden.

Kreuzungsverkehr: Einheimische von Epfach kommend könnten diese kürzeste Verbindung zur Tankstelle vermehrt nutzen. Dadurch käme es zu einer ungewünschten und die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Zunahme des Kreuzungsverkehrs von Guttenthal zur Tankstelle.

Fazit

Eine abschließende Beurteilung ist uns auf Grundlage der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen im Bauleitplanverfahren derzeit nicht möglich. Es muss befürchtet werden, dass sich bei einer Realisierung des bisher geplanten Vorhabens der Knotenpunkt zu einem Unfallschwerpunkt mit daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Schäden entwickelt.

Wir bitten deshalb um Zusendung eines Nachweises zur Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit auf Grundlage der letzten amtlichen Verkehrszählergebnisse und des zu erwartenden zusätzlichen Erschließungsverkehrs, der uns eine abschließende Stellungnahme erlaubt.“

(Zur Info für GR; überholt durch letzte Stellungnahme Staatliches Bauamt)

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse der Untersuchung Prof. Dr.-Ing. Kurzak, vom 19.02.2015 überarbeitet 05.12.2014, werden noch in die Planung eingearbeitet. Auf den Beschluss zur Stellungnahme vom 21.04.2015 Dr. Streicher, wird verwiesen.

2.6 Regionaler Planungsverband München, Geschäftsstelle, Fr. Demircan, E-Mail v. 19.08.2013

Stellungnahme:

„Die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o.a. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.“

Beschlussvorschlag:

Der Hinweis, dass zum o.a. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden, wird zur Kenntnis genommen.

2.7 Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben v. 22.07.2013

Stellungnahme:

„Vorhaben

Das ca. 2,1 ha große Planungsgebiet liegt südöstlich von Denklingen im Außenbereich und grenzt unmittelbar westlich an die Bundesstraße 17 an. Hier ist im Bereich der Ansiedlung Guttenstall/Lustberg die Errichtung einer Tankstelle mit Shop geplant, in Nachbarschaft zum bestehenden Landgasthaus Lustberg (Gasthaus mit Beherbergungsbetrieb). Die nächste Tankstelle besteht ca. 4 km südlich, auf der Ostseite der dreistreifig ausgebauten Bundesstraße.

Im Flächennutzungsplan ist der Bereich als Fläche für die Landwirtschaft bzw. als Waldgebiet dargestellt. Er soll in ein Sondergebiet Gaststätte Lustberghof (Bestand ca. 0,42 ha) und in ein Sondergebiet Tankstelle Lustberghof (Planung; ca. 0,3 ha), umgeben von Gehölz- und Grünflächen zur Orts- und Landschaftsbildgestaltung, geändert werden.

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung der Tankstelle geschaffen, wobei der Geltungsbereich (ca. 1,1 ha) auch die bestehende Betriebswohnung der Gaststätte (SO Gaststätte Lustberghof Betriebswohnung) umfasst.

Bewertung

Das Planungsgebiet liegt im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Lechtal von Kinsau bis Landsberg am Lech (RP 14 B 1 1.2.2.02.1). In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege besonderes Gewicht zu. Nach diesen Belangen sollen sich bauliche Infrastrukturen richten. (vgl. RP 14 B 1 1.2.1) Da die geplante Tankstelle das Landschaftsbild jedoch negativ verändern wird und Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes anzunehmen sind (vgl. Umweltbericht), wirken die Belange insgesamt negativ.

In der Gesamtabwägung ist positiv zu gewichten, dass der Standort verkehrlich gut erschlossen ist und im Zufahrtsbereich keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind (vgl. LEP B V 1.1.1 (G)). Es fällt jedoch auf, dass keine LKW-Stellplätze vorgesehen sind.

Im Hinblick auf die Immissionsproblematik zwischen Gaststätte, insbesondere Betriebswohnung und der Tankstelle, sollte die Planung mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt werden (vgl. LEP B V 6 (G), LEP B V 6.1 (G)).

Der entscheidende Aspekt aus hiesiger Sicht ergibt sich durch die abgesetzte Lage des Planungsgebietes ohne Verbindung zum Siedlungszusammenhang. Gemäß dem LEP-Ziel B VI 1.1 sollen Neubauflächen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden, um eine Zersiedelung der Landschaft zu vermeiden. Eine Bauleitplanung in isolierter Lage, im bisher nicht überplanten Außenbereich widerspricht dem LEP-Ziel. Das Bestandsanwesen (Gaststätte Lustberghof) eignet sich nicht zur Anbindung. Eine Ausnahme von dem Ziel kommt nicht

in Betracht, da keine Anhaltspunkte für eine besondere Fallgestaltung vorliegen, wonach eine Anbindung an bestehende geeignete Siedlungseinheiten nicht möglich wäre. (Gern. BauNVO sind Tankstellen beispielsweise in Industrie-, Gewerbe-, Misch- und Dorfgebieten und ausnahmsweise in Allgemeinen Wohngebieten zulässig.)

Trotz den vorgesehenen intensiven Maßnahmen zur Eingrünung der Tankstelle, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Bauflächen einen Ansatzpunkt für weitere Siedlungstätigkeit im Außenbereich schaffen würden. Damit würde einer weiteren Zersiedelung der Landschaft Vorschub geleistet.

Gesamtergebnis

Die Planung steht in Konflikt mit dem LEP-Ziel B VI 1.1 und entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Aus gemeindlicher Sicht ist der Tankstellenstandort aus Gründen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und einer wirtschaftlichen, nachhaltigen Anlage im Bereich Lustberg städtebaulich und landschaftsplanerisch durchaus sinnvoll.

Als Alternative böte sich aus Sicht der Gemeinde Denklingen zum einen der Standort am höhenfreien Knoten der Kreisstraße Denklingen – Epfach an der B 17 an: ebenfalls Außenbereich; große Flächeninanspruchnahme wegen Neuentwicklung; exponierte Lage in der freien Landschaft.

Zum anderen wäre als weiterer Standort nördlich davon der Bereich „Am Gut“ an der Verbindungsstraße nach Denklingen/ Fa. Hirschvogel (Dr.-Manfred-Hirschvogel-Straße) an. Auch dieser Standort liegt ebenfalls im Außenbereich ohne Anbindung an relevante Siedlungseinheiten; die zu entwickelnde Baufläche wäre nach Norden deutlich exponierter wie der Standort Lustberg. Auch der Belang des dortigen Bodendenkmals „Via Claudia“ spricht gegen diesen Standort.

Den Tankstellenstandort in Denklingen selbst in den Ortsbereich (Misch- oder Gewerbegebiet) oder an das Gewerbe- und Industriegebiet Hirschvogel zu verlagern, ist aus Gründen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und der Nachhaltigkeit im Vergleich zur Entwicklung der Tankstellenstandorte allgemein unrealistisch, da dort die Angabundenheit / Erschließung an eine tangierende Hauptverkehrsstraße nicht gegeben ist.

Nach Auffassung der Gemeinde Denklingen liegt der im LEP, Kapitel 3 „Siedlungsstruktur“, Ziff. 3.3 (Z), S. 41 genannter Ausnahmetatbestand des ersten Spiegelstrichs vor, da ein sog. angebundener Standort im Gemeindegebiet Denklingen an einer tangierenden Hauptverkehrsstraße (wie B 17) mit entsprechender Frequenz und Potential nicht vorliegt.

Der Umweltbericht wird insofern in Punkt „3. Planungsalternativen“ noch ergänzt.

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. Hierzu wird die Darstellung in der Flächennutzungsplanänderung (Plan, Begründung, Umweltbericht) noch entsprechend ergänzt.

Um frühzeitig einen Ansatzpunkt für eine weitere bauliche Entwicklung auszuschließen, wurden das Sondergebiet und der vorhabenbezogene Bebauungsplan gewählt. Danach kommt das Baurecht für die Tankstelle nicht zum Tragen, wenn keine derartige Einrichtung in einem noch im Durchführungsvertrag festzulegenden Zeitraum errichtet wird. Im Bebauungsplan ist dies in der Festsetzung Ziff. A.10 „Rückbau- und Entsiegelungsgebot“ gemäß § 179 BauGB bereits festgelegt. Das Nähere muss der Durchführungsvertrag regeln, der aus verfahrensrechtlichen Gründen zwingend vor Satzungsbeschluss verbindlich abgeschlossen werden muss.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München mit E-Mail vom 19.08.2013 mitgeteilt hat, dass zum o.a. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.

2.8 Regierung von Oberbayern, Sachgebiet Brand- und Katastrophenschutz, Schreiben v. 25.06.2013

Stellungnahme:

„Bei der Aufstellung und Änderung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen sind für den durch die Gemeinde sicherzustellenden Brandschutz – Art. 1 des Bayer. Feuerwehrgesetzes – grundsätzlich folgende allgemeine Belange des abwehrenden Brandschutzes (Durchführung wirksamer Löscharbeiten und Rettung von Personen) zu überprüfen und bei Bedarf im Benehmen mit dem Kreisbrandrat durchzuführen:

1. Das Hydrantennetz ist nach dem Merkblatt Nr. 1.9-6 vom 25.04.1994 des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft bzw. nach den Technischen Regeln des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) – Arbeitsblätter W 331 und W 405 – auszubauen. Gegebenenfalls ist der Löschwasserbedarf nach dem Ermittlungs- und Richtwertverfahren des ehem. Bayer. Landesamtes für Brand- und Katastrophenschutz zu ermitteln. Der Hydrantenplan ist vom Kreisbrandrat gegenzuzeichnen.

2. Die Art und Anzahl der Feuerlöscher sind vom Nachweisersteller im Brandschutznachweis festzulegen, nicht von der örtlichen Feuerwehr.

3. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so anzulegen, dass sie hinsichtlich der Fahrbahnbreite, Kurvenkrümmungsradien usw. mit den Fahrzeugen der Feuerwehr jederzeit und ungehindert befahren werden können. Die Tragfähigkeit muss dazu für Fahrzeuge bis 16 t (Achslast 10 t) ausgelegt sein. Hierzu wird auch auf die DIN 14 090 „Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“ verwiesen.

Es muss insbesondere gewährleistet sein, dass Gebäude ganz oder mit teilen in einem Abstand von höchstens 50 m von den öffentlichen Verkehrsflächen erreichbar sind (vgl. BayBO Art. 5 Satz 4).

4. Aus Aufenthaltsräumen von nicht zu ebener Erde liegenden Geschossen muss die Rettung von Personen über zwei voneinander unabhängige Rettungswege gewährleistet sein. Bei baulichen Anlagen ohne besondere Art und Nutzung und einer Bauhöhe

unterhalb der Hochhausgrenze kann der zweite Rettungsweg auch über die Leitern der Feuerwehr sichergestellt werden, wenn die Feuerwehr über das erforderliche Rettungsgerät (z.B. Drehleiter DL(K) 23-12 o.ä.) verfügt. Sofern innerhalb der Hilfsfrist von 10 Minuten der zweite Rettungsweg über entsprechend ausreichende Leitern der Feuerwehr nicht sichergestellt werden kann, sind zwei voneinander unabhängige bauliche Rettungswege (notwendige Treppen) erforderlich.

5. Aus Aufenthaltsräumen von nicht zu ebener Erde liegenden Geschossen muss die Rettung von Personen über zwei voneinander unabhängige Rettungswege gewährleistet sein. Bei baulichen Anlagen ohne besondere Art und Nutzung und einer Bauhöhe unterhalb der Hochhausgrenze kann der zweite Rettungsweg auch über die Leitern der Feuerwehr sichergestellt werden, wenn die Feuerwehr über das erforderliche Rettungsgerät (z.B. Drehleiter DL(K) 23-12 o.ä.) verfügt. Sofern innerhalb der Hilfsfrist von 10 Minuten der zweite Rettungsweg über entsprechend ausreichende Leitern der Feuerwehr nicht sichergestellt werden kann, sind zwei voneinander unabhängige bauliche Rettungswege (notwendige Treppen) erforderlich.

6. Bei Aufenthaltsräumen im Dachgeschoss müssen die notwendigen Fenster mit Leitern der Feuerwehr direkt anleiterbar sein (zweiter Rettungsweg).

Im Übrigen verweisen wir auf die „Planungshilfen“ für die Bauleitplanung“ Fassung 2010/2011, *herausgegeben von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, insbesondere auf den Abschnitt II 3 Nr. 32 – Brandschutz-*“.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden in die Begründung unter Punkt („Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren“) aufgenommen. Im Übrigen stellt die Gemeinde Denklingen klar, dass das Siedlungsgebiet „Lustberg“ in den Kalenderjahren 2006/2007 ein neues Wasser- und Hydrantennetz bekommen hat.

2.9 IHK, Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, München

„Mit dem dargelegten Planvorhaben, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Tankstelle schaffen soll, besteht Einverständnis. Es sind keine städtebaulichen oder ortsplanerischen Einwände oder Hindernisse zu erkennen, die gegen die Ausweisung des Plangebietes als Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Tankstelle“ bzw. „Betriebswohnung“ sprächen.“

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

2.10 LEW Verteilnetz GmbH, Buchloe, H. Heider, Schreiben v. 17.07.2013

Stellungnahme:

*„Bestehende Versorgungsanlagen:
Das Anwesen Gaststätte „Lustberghof“ wird über eine 1-kV-Freileitung elektrisch versorgt. Im beigelegten Ortsnetzplan ist die Leitung zeichnerisch dargestellt.*

Weitere elektrische Versorgungsanlagen bestehen innerhalb des ausgewiesenen

Geltungsbereiches nicht.

Zukünftige Stromversorgung:

Die elektrische Versorgung des Sondergebietes „Tankstelle Lustberg“ ist nach entsprechender Erweiterung unseres Versorgungsnetzes gesichert. Wir werden den Anschluss individuell nach elektrischem Leistungsbedarf erstellen. Dazu könnte eventuell die Errichtung einer neuen Transformatorenstation notwendig werden. Erst nach Vorliegen konkreter Planungen können wir genaue Aussagen hierzu treffen.“

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Für die 21. Flächennutzungsplanänderungen sind keine Änderungen und Ergänzungen erforderlich. Die übermittelten Festsetzungen Ziff. 7.1 und 7.2 werden beim aufzustellenden Bebauungsplan abgehandelt und dort aufgenommen.

3.0 Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1 Herr Willi Maier, Guttenstall 4a, 86920 Epfach, Schreiben v. 19.10.2011

Stellungnahme:

„Aufgrund eines fehlenden Verkehrskonzepts zur geplanten Tankstelle Lustberg lege ich Widerspruch gegen die Flächennutzungsplanänderung und Bebauungsplan "Tankstelle Lustberg" ein.

Mir geht es nicht um die Nutzung des Areals am Lustberg, aber es ist nicht zu übersehen, dass hier ein neuer Unfallschwerpunkt an der Zufahrt zu meinem Anwesen geschaffen wird.

Wie sich bereits an der Araltankstelle Kinsau gezeigt hat, ist die Anbindung einer Tankstelle an der B 17 ohne Eingriff in den Verkehr nicht möglich.

Nach dem 3-streifigen Ausbau der B 17 wurde dort für kurze Zeit die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben, aber schon nach kurzer Zeit und häufigen Unfällen musste erneut eine Begrenzung auf 80 Km/h eingeführt werden, obwohl in Kinsau aufgrund der Kurven und Einmündungen der Verkehr schon langsamer läuft als am Lustberg.

Durch den zu erwartenden Tankverkehr von Epfach und östlich gelegene Gemeinden nimmt der Kreuzungsverkehr zwischen Guttenstaller Weg und Lustberg stark zu und das zu einem Zeitpunkt, wo in vielen Gemeinden wie Vilgertshofen und Thaining ein direktes Überqueren aufgrund schwerer Unfälle verbaut wird.

Durch die sehr kurze Abbiegespur und fehlende Beschleunigungsspur in den Lustberg wird die Abbiegespur nach Guttenstall zum Überholen benutzt, dies ist schon jetzt der Fall.

Da wir die Einmündung Guttenstall sehr oft befahren, sehe ich nicht ein, warum evtl. zuerst ein neuer Unfallschwerpunkt entstehen soll, bevor der Verkehr geregelt wird. War doch der Kreuzungsbereich Guttenstall/Lustberg/B 17 vor dem Ausbau ein Unfallschwerpunkt mit sehr vielen Toten.

Im Gemeindebereich Denklingen liegen 2 höhenungleiche Kreuzungspunkte, die für die Verkehrsanbindung einer Tankstelle oder eines viel frequentierten Gewerbes ideal sind, warum werden diese nicht genutzt?

Deshalb fordere ich eine Planung, die die gleiche Sicherheit bietet, z B. Zufahrt über die bestehenden Unterführungen oder Untertunnelung.

Eine Untertunnelung der B 17 wäre eine einmalige Chance auch für einen Radweg Epfach-Denklingen über Lustberg.“

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird auf den Beschluss zum Vorbringen des Staatlichen Bauamtes Weilheim verwiesen, in dem die vorgebrachten Sicherheitsbedenken, im Detail vorgebracht, behandelt und durch eine von Prof. Dr.-Ing Harald Kurzak, München vorgelegte verkehrstechnische Untersuchung für eine Tankstellenanlage der B 17 im Bereich Lustberg vom 05.12.2014, Ergänzung vom 19.02.2015, und mit dem Staatlichen Bauamt Weilheim einvernehmlich vereinbarte greifende Erschließungslösung der Tankstelle nur für den Nord-Süd-Verkehr berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in die 21. FN-Änderung und den nachfolgenden Bebauungsplan eingearbeitet. Das Gutachten wird im weiteren Verfahren der Begründung zur 21. Flächennutzungsplanänderung beigelegt.

Vorschlag zum