VGH München, Beschluss v. 18.09.2020 – 15 CS 20.1874

Titel:

Eilrechtsschutz gegen Baugenehmigung zur Erweiterung einer LKW-Werkstatt

Normenketten:

4. BImSchV § 1 Abs. 3 S. 1
TA-Lärm Nr. 3.2.1

Leitsatz:

Im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen eine Baugenehmigung kann nur die Rechtmäßigkeit der konkret angefochtenen Genehmigung geprüft werden. Ob die Genehmigung im Rahmen der Bauausführung und im Rahmen des Betriebs der Anlage eingehalten wird oder durch die Nichteinhaltung Rechte der Nachbarn beeinträchtigt werden, ist eine Frage der Bauaufsicht und kann nur im Rahmen eines bauaufsichtlichen Verfahrens geprüft werden. (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Gewerbegebiet, Baugenehmigung für Erweiterung einer Lkw-Werkstatt, Berücksichtigung der Vorbelastung, Mehrere Anlagen mit festgesetzten Immissionsrichtwertanteilen, Gesamtbetrachtung, Bestimmtheit, Bauausführung, Bauaufsicht

Vorinstanz:

VG Regensburg, Beschluss vom 08.07.2020 – RO 7 S 20.945

Fundstelle:

BeckRS 2020, 24711

Tenor

I. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

II. Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

III. Der Streitwert für das Beschwerdeverfahren wird 3.750,- Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1
Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit einer der Beigeladenen erteilten Baugenehmigung für die Erweiterung einer bestehenden Lkw-Werkstatt auf den Grundstücken FlNr. … und … Gemarkung B … … (Baugrundstücke).

2
Der Antragsteller ist Eigentümer des Grundstücks FlNr. … Gemarkung B … … …, das den Baugrundstücken, getrennt durch die B …-Straße, im Osten gegenüberliegt und seit dem Jahr 2007/2008 bebaut ist.

3
Beide Grundstücke liegen im Geltungsbereich des 1985 bekannt gemachten Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriegebiet … … … … …“, der als Art der baulichen Nutzung ein Gewerbegebiet festsetzt.

4
Im Jahr 2000 wurde auf dem Baugrundstück FlNr. … der Neubau eines Wohn- und Geschäftsgebäudes mit einer Montagegrube, Lkw-Stellplätzen, einer Eigenverbrauchs-Lkw-Tankstelle und einem Lkw-Waschplatz genehmigt. Nach der Betriebsbeschreibung vom 26. Mai 2000, die nicht zum Gegenstand der Baugenehmigung gemacht worden ist, stehen werktags zwei bis vier, samstags ca. acht Lkw zur Wartung und Pflege auf dem Gelände. Das Vorhaben muss nach den Nebenbestimmungen zum Baubescheid vom

10. August 2000 gegenüber den damals schon bebauten östlichen Nachbargrundstücken (z.B. FlNr. …*) tags (6.00 bis 22.00 Uhr) einen Immissionsrichtwert-Anteil von 59 dB(A) einhalten. Im Jahr 2001 wurde noch der Neubau einer gewerblichen Dieselzapfstelle und im Jahr 2006 deren Erweiterung genehmigt, die nach den Nebenbestimmungen der Bescheide vom 11. Januar 2006 und 18. Juli 2001 gegenüber den damals schon bebauten östlichen Nachbargrundstücken tags einen Immissionsrichtwert-Anteil von 59 dB(A) einhalten muss. Betriebszeiten für die Tankstelle sind nicht festgesetzt. Die Wohnnutzung wurde im Jahr 2006 in gewerbliche Nutzung geändert. Im Jahr 2009 wurden auf dem Baugrundstück FlNr. … Kraftfahrzeugstellplätze und Werbeanlagen genehmigt. In den Nebenbestimmungen des Bescheids ist der Betrieb von Lkw-Kühlaggregaten untersagt. Zum Schutz der Büronutzung auf dem Grundstück FlNr. … wurde ein zulässiger Immissionsrichtwert-Anteil von 55 dB(A) tags und nachts gegenüber diesem Grundstück festgesetzt. Die Beigeladene betreibt derzeit auf den Grundstücken FlNrn. … … Gemarkung B … … und den Baugrundstücken eine Lkw-Werkstatt sowie eine Dieseltankstelle und verfügt dort über Büros und Kraftfahrzeugstellplätze.

5
Am 8. August 2019 legte die Beigeladene im Genehmigungsfreistellungsverfahren Bauunterlagen für die Erweiterung der bestehenden Lkw-Werkstatt vor. Die Gemeinde B … … erklärte, dass ein Genehmigungsverfahren durchgeführt werden solle.

6
Mit Bescheid vom 5. Februar 2020 erteilte das Landratsamt Schwandorf (im Folgenden: Landratsamt) die beantragte Baugenehmigung. Nach der zum Bestandteil der Baugenehmigung erklärten Betriebsbeschreibung vom 12. September 2019 sind die Betriebszeiten an Werktagen von 8.00 bis 18.00 Uhr und es werden Reparaturen angeboten. Nach Nr. 4 und 5 der Nebenbestimmungen im Bescheid ist der Betrieb der Lkw-Werkstatt nur werktags von 8.00 bis 18.00 Uhr zulässig und zur Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) sind Lkw-An- und Abfahrten unzulässig. Am Grundstück des Antragstellers darf nach Nr. 3 der Nebenstimmungen der Immissionsrichtwertanteil von 55 dB(A) tags nicht überschritten werden. Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung der abConsultants GmbH vom 5. Dezember 2019, die ebenfalls Bestandteil der Baugenehmigung ist, werden die vom Landratsamt aufgrund der schalltechnischen Vorbelastung um 10 dB(A) reduzierten Immissionsrichtwert-Anteile in Höhe von tagsüber 55 dB(A) durch das Vorhaben eingehalten. Im Gutachten wurden die angegebenen Betriebszeiten und die von der Beigeladenen angegebenen Tätigkeiten (Flex, Motorkompressor, Schlagschrauber und Bremsenprüfstand, 12 Lkw-Fahrten) berücksichtigt.

7
Über die gegen die Baugenehmigung erhobene Klage des Antragstellers hat das Verwaltungsgericht Regensburg noch nicht entschieden (Az. RO 7 K 20.386). Den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung hat das Verwaltungsgericht abgelehnt. Es sei nicht ersichtlich, dass die Baugenehmigung den Antragsteller in seinen Rechten verletze. Weder sei sie zu unbestimmt, noch sei das Gebot der Rücksichtnahme verletzt. Das Anwesen des Antragstellers befinde sich in einem Gewerbegebiet. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung und der darauf beruhenden immissionsschutzfachlichen Beurteilung des Landratsamts würden die Richtwerte eingehalten. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte um mehr als 6 dB(A) komme es auf eine bestehende Vorbelastung durch die Bestandsnutzung nicht an. Es bestünden keine Zweifel an der Plausibilität der schalltechnischen Untersuchung. Eine Festlegung von einzuhaltenden Nachtwerten sei nicht erforderlich, da der Betrieb und die An- und Abfahrt von Lkw auf die Tagzeit beschränkt sei. Die vom Antragsteller gerügte Abweichung vom beantragten bzw. genehmigten Nutzungsumfang betreffe nicht die Rechtmäßigkeit der Genehmigung. Die Entwässerungssituation sei nicht Teil des Prüfungsumfangs. Die Stellplatzverpflichtung sei nicht nachbarschützend.

8
Dagegen wendet sich der Antragsteller mit seiner Beschwerde, der der Antragsgegner entgegentritt. Er macht geltend, die Genehmigung sei hinsichtlich der Lärmproblematik zu unbestimmt. Die genehmigte Nutzung sei unter den Nebenbestimmungen gar nicht möglich. Der Bescheid sei nicht vollziehbar. Es fehle eine ausreichende Vorbelastungsbetrachtung. Im Hinblick auf die weiterhin genutzte alte Werkstatt sowie die Tankstelle seien keinerlei Betriebsbeschreibungen vorhanden. Es müsse aber eine „vermischende“ Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung etwaiger Vorbelastung angestellt werden. Nachts würden die Lärmimmissionsrichtwerte bei laufenden Kühlern nicht eingehalten. Die Betriebsbeschreibung lasse

nächtlich laufende Kühler zu. Mit einer Genehmigung aus dem Jahr 2009 sei ein Verbot des Betriebs von Kühlaggregaten geregelt worden, das offenbar mit der neuen Genehmigung wieder entfallen sei. Mit der Betriebsbeschreibung werde darauf hingewiesen, dass wie bisher gearbeitet werden solle. Bisherige Arbeitszeitbegrenzungen seien jedoch nicht bekannt und seien offenbar auch nicht in die Immissionsprognose eingeflossen. Es werde zu allen denkbaren Tages- und Nachtzeiten angefahren und gearbeitet. Die anliefernden Lkw-Fahrer wüssten auch nicht, dass zwischen 22 und 6 Uhr nicht angeliefert werden dürfe. Die Lärmimmissionsprognose sei fehlerhaft, da aus den in der Betriebsbeschreibung angegebenen sechs bis acht Fahrzeugen keine zwölf bis vierzehn, sondern zwölf bis sechszehn Fahrzeugbewegungen resultierten. Zudem habe der Gutachter wohl nur zwölf bis vierzehn Fahrzeugbewegungen angesetzt, es müssten aber die An- und Abfahrten jeweils gesondert berücksichtigt werden. Ebenso müssten Zugmaschine und Kühlauflieger als zwei getrennte Fahrzeuge oder jedenfalls als zwei Lärmquellen betrachtet werden. Bereits das An- und Abkoppeln von Aufliegern sei äußerst laut und werde entgegen der Prognose nicht in der Mitte der Halle, sondern über die gesamte Halle verteilt durchgeführt. Auch der Bremsenprüfstand liege nicht in der Mitte der Halle. Eine genaue Zufahrt sei nicht festzumachen, da die uneingezäunten Betriebsgrundstücke sowie die 24h-Tankstelle an verschiedenen Stellen angefahren würden. Der Gutachter sei von offenen Toren ausgegangen, im Winter würden die hinteren Tore aber geschlossen und Schallreflexionen nach vorne auslösen. Im Übrigen müsse bei den Tankvorgängen berücksichtigt werden, dass ein Lkw zwei Tanks habe und deshalb erheblich umrangiert werden müsse. Beim Auftanken eines Kühlers müsse nochmals rangiert werden. Auch im Hinblick auf die Nutzung der alten Halle seien Bedenken anzumelden. Der Lärm auf dem Waschplatz habe bislang noch überhaupt keine Berücksichtigung gefunden. Der Stellplatzmangel bewirke einen unzumutbaren Rangier- und Suchverkehr. Dem Werkstattleiter seien etwaige Betriebszeiten und Auflagen aus der Genehmigung nicht bekannt.

9
Die Beigeladene hat beantragt, die Beschwerde zu verwerfen, da der Beschluss des Verwaltungsgerichts keine Rechtsfehler aufweise.

10
Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

11
Die zulässige Beschwerde ist unbegründet. Aus den im Beschwerdeverfahren innerhalb der Beschwerdebegründungsfrist vorgetragenen Gründen, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass der Beschluss des Verwaltungsgerichts aufzuheben oder abzuändern wäre. Nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage hat das Verwaltungsgericht zutreffend festgestellt, dass die streitgegenständliche Baugenehmigung zur Erweiterung der Lkw-Werkstatt den Antragsteller nicht in seinen Rechten verletzt.

12
Das Verwaltungsgericht ist dabei davon ausgegangen, dass eine Vorbelastung nach Nr. 3.2.1 der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998 (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA-Lärm, GMBl 1998, 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 8.6.2017 B5), nicht zu berücksichtigen ist, wenn das neu hinzukommende Vorhaben die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 TA-Lärm um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Dies sei hier der Fall, da das neu hinzukommende Vorhaben nur einen Immissionsrichtwertanteil von 55 dB(A) in Anspruch nehmen dürfe. Damit setzt sich die Antragsbegründung nicht substantiiert auseinander, sondern behauptet nur, es sei eine Gesamtbetrachtung anzustellen.

13
Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die Ausnahmevorschrift des Nr. 3.2.1 TA-Lärm bezogen auf ein- und denselben Immissionsort nicht mehrfach zur Anwendung kommen kann (vgl. Feldhaus/Tegeder in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Stand August 2020, Nr. 3.2.1 TA-Lärm Rn. 29) und es sich bei den beiden Lkw-Werkstätten um eine Anlage nach § 1 Abs. 3 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 31. Mai 2017 (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen -

4. BImSchV, BGBl I S. 1440) handelt, die insoweit für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen entsprechend herangezogen werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 16.5.2001 - 7 C 16.00 - NVwZ 2001, 1167), führt dies zu keinem anderen Ergebnis. Werden die Immissionsrichtwertanteile beider Werkstattteile, die nach Angaben der Beigeladenen auch von einem Betreiber betrieben werden, zusammengefasst, ist gleichwohl nicht hinreichend dargelegt, dass dadurch die im festgesetzten Gewerbegebiet nach Nr. 6.1 Buchst b TA-Lärm zulässigen Immissionswerte von 65 dB(A) tags am Grundstück des Antragstellers überschritten werden. Die ursprüngliche Werkstatt darf nach dem Bescheid vom 10. August 2000 gegenüber den östlichen Nachbargrundstücken 59 dB(A) in Anspruch nehmen. Die durch die neue Werkstatt maximal hinzukommenden 55 dB(A) führen deshalb nicht zu einer Überschreitung des Immissionsrichtwerts von 65 dB(A), sondern nur zu einer geringfügigen Erhöhung des höheren Wertes. Auch wenn die Immissionsrichtwertanteile der gewerblichen Tankstelle [59 dB(A)], die nach Angaben der Beigeladenen von einem anderen Betreiber geführt wird und der Abstellplätze auf FlNr. … [55 dB(A)] noch hinzurechnet werden, ergibt sich insgesamt ein Wert von 63,5 dB(A) (vgl. Berechnung z.B. nach https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/rechner/addumitt.html). Der Antragsteller hat aber nicht dargelegt, dass durch die Summation weiterer Immissionen, die auf sein Grundstück einwirken, gleichwohl der Wert von 65 dB(A) nicht eingehalten wird. Auch die Ansicht des Antragstellers, die in der Genehmigung der Stellplätze auf dem Baugrundstück FlNr. … festgesetzte Nebenbestimmung, dass dort keine Kühlaggregate betrieben werden dürfen, hätte durch die streitgegenständliche Genehmigung ihre Gültigkeit verloren, erscheint nicht nachvollziehbar und ist auch nicht weiter erläutert.

14
Der Auffassung des Antragstellers, die Genehmigung sei zu unbestimmt und er sei dadurch in seinen Rechten verletzt, kann ebenfalls nicht gefolgt werden. Aus den Genehmigungsunterlagen in Verbindung mit der Betriebsbeschreibung vom 12. September 2019 ergibt sich, dass werktags von 8.00 bis 18.00 Uhr ein Werkstattbetrieb in drei Fahrgassen durchgeführt werden soll. Durch die Nebenbestimmungen im Bescheid vom 5. Februar 2020 ist festgesetzt, dass dem Betrieb bezüglich des Grundstücks des Antragstellers nur ein Immissionsrichtwertanteil von 55 dB(A) zur Verfügung steht und eine An- und Abfahrt von Lkw zur Nachtzeit unzulässig ist. Damit ist Inhalt, Reichweite und Umfang der genehmigten Nutzung ausreichend erkennbar. Soweit der Antragsteller behauptet, die genehmigte Nutzung sei unter Beachtung der Nebenbestimmungen nicht möglich, ist zum einen nicht nachvollziehbar dargelegt, aus welchen Gründen dies so sein soll, und zum anderen wird nicht erläutert, weshalb der Antragsteller dadurch in seinen Rechten verletzt sein könnte.

15
Auch die Angriffe des Antragstellers gegen das vom Beigeladenen im Genehmigungsverfahren eingeholte schalltechnische Gutachten führen zu keiner anderen Einschätzung. Die Ansicht des Antragstellers, es müssten jeweils zwei Fahrbewegungen erfasst werden, wenn es sich bei dem zu reparierenden Lkw um ein Sattelkraftfahrzeug handelt, ist dabei nicht nachvollziehbar erläutert. Ein Sattelauflieger kann nur mithilfe des Sattelzugs bewegt werden und hat keinen eigenen Antrieb. Weshalb die Bewegung des Aufliegers als eigene Lärmquelle berücksichtigt werden sollte, ist daher nicht ersichtlich. Soweit der Antragsteller rügt, es seien nur 12 und nicht 16 Lkw-Fahrten berücksichtigt worden, führt dies ebenfalls nicht zur Fehlerhaftigkeit des Gutachtens. Zwar trifft es zu, dass die Beigeladene in der Betriebsbeschreibung von 6 bis 8 Lkw pro Tag ausgegangen ist, die in der (neuen) Werkstatt repariert werden sollen, und der Gutachter in Nr. 5.2 des Gutachtens ausgeführt hat, es würden im Sinne eines maximalen Ansatzes 14 Lkw-Fahrten während der Betriebszeit angesetzt, die auf die drei Tore der Werkstatt verteilt würden. Aus den Tabellen auf Seite 36 und 37 des Gutachtens ergibt sich aber, dass im Sinne einer Maximalauslastung der Werkstatt 12 An- und 12 Abfahrten am Tag berücksichtigt worden sind. Dabei ist jedoch zu beachten, dass bei der von der Beigeladenen angegebenen Verweildauer des jeweiligen zu reparierenden Fahrzeugs von 2 bis 3 Stunden in der angegebenen Betriebszeit von 8.00 bis 18.00 Uhr durchschnittlich auf jeder Reparatur straße nur maximal vier Fahrzeuge, also insgesamt 12 Fahrzeuge am Tag, bearbeitet werden können. Es ist daher nicht ersichtlich, aus welchen Gründen 14 Fahrzeuge hätten berücksichtigt werden müssen. Hinsichtlich der Hauptemissionsquellen (Flex, Kompressor und Schlagschrauber) hat das Gutachten diese nachvollziehbar in der Mitte der Halle angesetzt, da diese im Verlauf des Arbeitstages voraussichtlich an verschiedenen Stellen in der Werkstatt eingesetzt werden und nicht ersichtlich ist, wie dies bei einer Prognose Berücksichtigung finden sollte. Bezüglich des Bremsprüfstands ist das Gutachten von maximal 14 Prüfungen pro Tag ausgegangen und hat die Schallquelle in der Mitte der Werkstatt angesetzt. Da sich den Genehmigungsunterlagen nicht entnehmen lässt, wo der Bremsenprüfstand angeordnet wird, erscheint ein

mittiger Ansatz nachvollziehbar. Auch dass das Gutachten von geöffneten Werkstatttoren ausgeht, erscheint nicht fehlerhaft, sondern soll nur sicherstellen, dass eine Maximalbelastung der Nachbarschaft erfasst wird. Es erscheint daher nicht erforderlich, in der Lärmprognose davon auszugehen, dass möglicherweise kurzzeitig nur die hinteren Tore geschlossen sind, da nicht ersichtlich ist, dass dies ein üblicher Betriebszustand sein wird. Dass die Prognose insgesamt nicht entsprechend dem Anhang „Ermittlung der Geräuschimmissionen“ zur TA-Lärm erstellt worden ist, ist weder dargelegt noch ersichtlich.

16
Soweit der Antragsteller vorträgt, die Tankstelle, die bestehende Werkstatt, der Lkw-Waschplatz und die Lkw-Abstellplätzen würden nicht den diesbezüglichen Genehmigungen entsprechend betrieben, denn es seien keinerlei Betriebsbeschreibungen vorhanden und es sei zu befürchten, dass dies auch bei der neu genehmigten Werkstatt der Fall sein werde, kann dies seiner Beschwerde nicht zum Erfolg verhelfen. Im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen eine Baugenehmigung kann nur die Rechtmäßigkeit der konkret angefochtenen Genehmigung geprüft werden. Ob die Genehmigung im Rahmen der Bauausführung und im Rahmen des Betriebs der Anlage eingehalten wird oder durch die Nichteinhaltung Rechte der Nachbarn beeinträchtigt werden, ist eine Frage der Bauaufsicht und kann nur im Rahmen eines bauaufsichtlichen Verfahrens geprüft werden.

17
Die Beschwerde ist daher mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 2 VwGO zurückzuweisen. Da die Beigeladene einen Antrag gestellt und sich damit einem Kostenrisiko ausgesetzt hat, entspricht es der Billigkeit, dass ihre außergerichtlichen Kosten erstattet werden (§ 162 Abs. 3, § 154 Abs. 3 VwGO). Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 2 GKG i.V.m. den Empfehlungen in Nr. 1.5 Satz 1 und 9.7.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (abgedruckt in Kopp/Schenke, VwGO, 25. Auflage 2019, Anh. § 164 Rn. 14).

18
Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).