

TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG • Langemarckstr. 20 • 45141 Essen

Stadt Langelsheim
Bauamt – Herrn Frank Hahne

Harzstraße 8

38685 Langelsheim

**TÜV NORD Systems
GmbH & Co. KG**
Prozesstechnologie
Anlagensicherheit West

Langemarckstr. 20
45141 Essen

Tel.: 0201 825-0
Fax: 0201 825-2858

essen@tuev-nord.de
www.tuev-nord.de

TÜV®

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom
ARC-Plan, H. Müller
16.09.2021 (E-Mail)

Ansprechpartner/in
Jürgen Farsbotter
E-Mail: jfarsbotter@tuev-nord.de

Durchwahl
Tel.: -2597

Bitte bei Antwort angeben
1453.IP.20201022.122452

Datum
28.09.2021

B-Plan L 124 Sültefeld III – Abstandsproblematik (Artikel 13 Seveso-III-Richtlinie); hier: Stellungnahmen Dritter im Zuge der erneuten Auslegung gem. § 3(2) BauGB

Sehr geehrter Herr Hahne, sehr geehrte Damen und Herren,

zum Bebauungsplan L 124 Sültefeld III hatten wir in Ihrem Auftrag im Oktober 2016 ein Gutachten¹ zur Abstandsproblematik - Artikel 13 Seveso-III-Richtlinie) vorgelegt, das Eingang in das Verfahren zur Aufstellung dieses Bebauungsplans gefunden hat.

Zudem haben wir zu seitens der Bürgerinitiative Sophienhütte mit Schreiben vom 25.02.2019 vorgebrachten Aspekten im Rahmen dieses Verfahrens mit Schreiben vom 11.11.2020 ausführlich Stellung genommen.

Unterdessen erfolgte eine erneute Auslegung der punktuell modifizierten Planunterlagen.

Zu diesen liegen nunmehr verschiedene, teils nahezu gleichlautende, vom Büro ARC-Plan zusammengefasste Stellungnahmen Dritter vor, die zu kommentieren Sie uns beauftragt haben. Zudem haben Sie uns um Prüfung und ggf. Ergänzung von Ihrerseits – bzw. durch das Büro ARC-Plan – entworfenen Beschlussempfehlungen gebeten.

Wir untergliedern die heutige Stellungnahme in die folgenden drei Abschnitte

¹ TÜV NORD Systems GmbH & Co KG: Gutachten zur Entwicklung einer Betriebsfläche im Anschluss an die Betriebsbereiche der Firmen Rockwood Lithium GmbH und Chemetall GmbH, Langelsheim - Bebauungsplan L 124; Sültefeld III, Langelsheim – unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. Art. 13 Seveso-III-Richtlinie, G.-Nr. SEPS-E-20160613.142628, Oktober 2016

Sitz der Gesellschaft
TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG

Große Bahnstraße 31
22525 Hamburg

Tel.: 040 8557-0
Fax: 040 8557-2295
info@tuev-nord.de
www.tuev-nord.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Dr. Dirk Stenkamp

Amtsgericht Hamburg
HRA 102137
USt.-IdNr.: DE 243031938
Steuer-Nr.: 27/628/00031

Komplementär
TÜV NORD Systems Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg

Amtsgericht Hamburg
HRB 88330

Geschäftsführer
Dr. Ralf Jung (Vorsitzender)
Silvio Konrad
Dr. Astrid Petersen
Ulf Theike

Commerzbank AG, Hamburg
BIC (SWIFT-Code): COBADEFFXXX
IBAN-Code: DE 73 2004 0000 0405 6222 00

Deutsche Bank, Hannover
BIC (SWIFT-Code): DEUTDE2HXXX
IBAN-Code: DE 90 2507 0070 0026 3640 00

- (1) Kommentierung der Stellungnahme Dritter
- (2) Durchsicht der Beschlussempfehlung, wie mit E-Mail vom 18.09.2021 durch ARC-Plan, Herr Müller übersandt
- (3) Durchsicht der Beschlussempfehlung, wie – als Anlage 4a (dort Seite 10 - 12) zur Begründung des B-Plans – durch die Stadt Langelsheim, Herr Hahne mit E-Mail vom 23.09.2021 übersandt

Welche der beiden Beschlussempfehlungen Sie derzeit weiter verfolgen (die unter „2“ oder „3“ behandelte oder beide) ist uns nicht klar, weshalb wir beide kurz betrachten.

(1) Kommentierung der Stellungnahme Dritter

Die vorgelegte, zusammengefasste Stellungnahme enthält gegenüber dem unsererseits mit Schreiben vom 11.11.2020 ausführlich betrachteten Schreiben der Bürgerinitiative Sophienhütte vom 25.02.2019 keine wesentlichen neuen inhaltlichen Aspekte; eine Kommentierung kann sich insoweit auf folgende Punkte beschränken:

- Es wird ein vermeintlicher Widerspruch in unserer Stellungnahme vom 11.11.2020 postuliert derart, dass einerseits ...“ *die Frage, inwieweit die Abstandsproblematik ins nachfolgende Genehmigungsverfahren verlagert werden kann, ... nicht abschließend beantwortet werden könne*“, andererseits allerdings eben – auf Seite 5 der Stellungnahme vom 11.11.2020 – eine solche Abschlachtung „... *verteidigt*...“ werde.

Dieser vermeintliche Widerspruch ist einer unzulässigen, unvollständigen Zitation der entsprechenden Abschnitte unserer Stellungnahme vom 11.11.2020 zuzuschreiben.

In dieser wurde ausdrücklich unterschieden zwischen

- o – eben nicht seitens der unterzeichnenden Sachverständigen abschließend zu bewertenden – rechtlichen Aspekten einerseits und
- o fachlichen (technischen) Aspekten andererseits.

Demgemäß wurde ausgeführt, dass die in Rede stehende Frage

- o einerseits, soweit rechtlicher Natur, eben nicht abschließend beantwortet werden könne,
- o andererseits aber aus fachlicher Sicht sehr wohl eine Abschlachtung möglich sei und den Überlegungen – unter auf Seite 5 der Stellungnahme genannten, bereits durch das ursprüngliche Gutachten nachgewiesenen Bedingungen – in praxisüblicher Vorgehensweise zugrunde gelegt werden könne und wurde.

- Es wird – wie im Schreiben der BI Sophienhütte - ein Heranrücken an Wohnnutzungen (Kolberger Straße) und an die B 82 n gerügt. Hinsichtlich beider Nutzungen geht die Kritik ins Leere.
 - o Die Wohnnutzungen (Kolberger Straße) liegen südöstlich des Plangebiets außerhalb des planerisch angestrebten angemessenen Abstands von 250 m; zudem dürfte es fragwürdig sein, ob es sich um eine schutzbedürftige Nutzung im Sinne der Seveso-III-Richtlinie handelt, dazu siehe bspw. ²
 - o Die B 82 n wird, wegen geringfügiger Überschreitung der Bagatellgrenze von 10.000 Kfz/d als wichtiger Verkehrsweg angesehen. Ob es sich um einen wichtigen Verkehrsweg im Sinne des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie handelt, der ggf. – mit Einschränkungen – als schutzbedürftige Nutzung zu klassifizieren wäre, ist jedoch anhand des Maßstabs der „Questions & Answers“ der „Seveso Expert Group“³ zur „Directive 2012/18/EU (Seveso-III-Directive)“ vom 26. März 2018 zu prüfen, die unter Lfd. Nr. 034 ausführen:

Question: In Article 13(2) (a), what are “major transport routes”?

Answer: The classification as a “major route” depends on the individual situation because the distribution of traffic density⁴ may vary widely.

Transport routes with traffic frequencies below the following values may not be considered as major transport routes:

- o roads with less than 10 000 passenger vehicles per 24 hours
- o railroads with less than 50 passenger trains per 24 hours.

Transport routes with traffic frequencies above the following values shall in any case be considered as major transport routes:

- o motorways (speed limit > 100 km/h) with more than 200 000 vehicles per 24 hours or 7000 vehicles per peak hour
- o other roads (speed limit ≤ 100 km/h) with more than 100 000 vehicles per 24 hours or more than 4000 vehicles per peak hour
- o railroads with more than 250 trains per 24 hours or more than 60 trains per peak hour (both directions together)

Airports would have to be assessed individually.

² VG Frankfurt, 8 L 553/16.F vom 16. März 2016, dort werden 24 Wohneinheiten (3 Häuser à 8) als nicht dem Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie unterfallend eingeordnet; diese Ansicht wurde auch nicht beanstandet in der zweiten Instanz (Hess. VGH, 3 B 896/16 vom 14. Juli 2016) und

VG Düsseldorf, 9 K 5323/16 – Urteil vom 09. August 2018; dort werden 23 Wohneinheiten (auf einem zuvor mit einem Gewerbebetrieb und fünf Wohneinheiten bestandenen Grundstück) als nicht dem Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie unterfallend eingeordnet und

Hessischer VGH, Beschluss vom 25.11.2019 - 4 B 544/19; dort wird die o. g. 5.000 m²-Grenze als sinnvolle und rechtskonforme Schwelle bewertet, ab der Wohnbauvorhaben als unter die Vorgaben des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie fallend anzusehen sind

³ <https://circabc.europa.eu/ui/group/045e5d49-d835-4a1d-8cae-4b1ea23f8c80>

(dort: Library >>> 02 Guidance and information documents; Link geprüft Juni 2021)

⁴ Die zutreffende deutsche Übersetzung ist „Verkehrsstärke“ oder „Verkehrsaufkommen“ (Einheit: Kfz/Tag oder Kfz/Stunde), nicht „Verkehrsdichte“; letztere ist ein Maß für die Zahl zeitgleich in einem Straßenabschnitt befindlicher Fahrzeuge (Einheit: Kfz/km)

Ausweislich der vorgelegten Zahlen überschreitet die B 82 n mit ca. 15.000 Fahrzeugen / Tag die vorstehende untere Grenze (10.000 Fahrzeuge/Tag), unter der in keinem Fall ein wichtiger Verkehrsweg anzunehmen ist, sehr geringfügig, weist allerdings weiterhin einen weiten Abstand von der oberen Grenze (100.000 Fahrzeuge / Tag), ab der in jedem Fall ein wichtiger Verkehrsweg anzunehmen ist, auf.

Da im Falle einer Stofffreisetzung die tatsächlich auftretenden Belastungen des Umfelds eines Betriebsbereichs stetig mit der Entfernung abnehmen, sollten die Festlegungen von Nutzungseinschränkungen in diesem Bereich dem tendenziell folgen, d. h. die Restriktionen innerhalb des Angemessenen Abstands sollten mit der Entfernung vom Gefährdungspotential sinken und der „Randbereich“ in einen uneingeschränkt nutzbaren Bereich übergehen. Führt man diese Überlegungen hinsichtlich eines stetigen Übergangs in einen uneingeschränkt nutzbaren Bereich in einem linearen Ansatz mit den o. g. Zahlenwerten zusammen, ergibt sich eine einfache Beziehung zwischen der Lage einer Straße innerhalb des Angemessenen Abstands und der ebendort eine Einordnung als „wichtig“ und damit ggf. „schutzbedürftig“ bedingenden Verkehrsbelastung.

Die in Rede stehende Straße schöpft um die 6 % der Differenz zwischen einem „nicht wichtigen“ (10.000 Kfz/Tag) und einen „in jedem Fall wichtigen“ (100.000 Kfz/Tag) Verkehrsweg aus; damit sollte ihr auch wenigstens 6 % des angemessenen Abstands zugebilligt werden. Dies wären im vorliegenden Fall 6 % von 250 Metern (= 15 Meter), welche voraussichtlich bereits durch die Vorgaben des § 9 FStrG mit seinen Abstandsforderungen von 20 Metern übererfüllt sind.

(2) Hinweise zur Beschlussempfehlung, (E-Mail 18.09.2021 ARC-Plan, Herr Müller)

Diesen Text – blau – würden wir aus fachlicher Sicht empfehlen, wie folgt anzupassen

(durchgestrichen = streichen; gelb schattiert = hinzufügen, nach Durchführung der Änderung die nur zu Ihrer Erläuterung eingefügten Fußnoten löschen und Text ggf. nochmals auf redaktionelle Stimmigkeit [Zeichensetzung, Leerzeichen, Grammatik etc.] prüfen)

Die Stadt hat die Störfallproblematik grundlegend gutachterlich aufarbeiten lassen, insbesondere in Gestalt der ~~Stellungnahmen~~ eines Gutachtens sowie einer ergänzenden Stellungnahme des TÜV Nord.

Es steht außer Rede, dass sich in dem Industriegebiet störfallrechtlich relevante Betriebe ansiedeln bzw. sich in dies~~es~~ hinein erweitern können. Welches Störfallpotential diese im Einzelnen bergen, welche Abhilfemöglichkeit in einem solchen Einzelfall auf dem Betriebsgelände und/oder auf dem störfallrechtlich geschützten „Nachbargrundstück“ geboten/möglich sind, welcher störfall-

rechtlich nicht weiter unterschreitbare Abstand sich dabei bei den konkreten konfligierenden Nutzungen ergibt, lässt sich auf der Ebene nicht im Sinne einer allumfassenden, jedes Einzelproblem im Vorfeld lösenden Festsetzung klären. Die wesentliche Erkenntnis insbesondere aus den **Gutachten und** Stellungnahmen des TÜV Nord ist für die Stadt, dass - **zunächst unter Anlegung des Achtungsabstands von 500 m, dann des von dem TÜV Nord für die benachbarte Bestandssituation** ermittelten und **für das Plangebiet seitens der Stadt als sinnvolle planerische Zielgröße angesehenen** angemessenen Abstands von 250 m - ein Industriegebiet auch störfallrechtlich grundsätzlich entwickelt werden kann.

Anders gewendet: Es ist störfallrechtlich nicht von vornherein ausgeschlossen, ein Industriegebiet festzusetzen, sondern dieses kann sich unter Zugrundelegung realistischer Nutzungsszenarien störfallrechtlich zulässig durchaus **auch mit störfallrechtlich relevanten Nutzungen** füllen. Nur im Einzelzulassungsverfahren lässt sich klären, welche **angemessenen** Abstände dafür im Einzelfall störfallrechtlich einzuhalten sind. Diese Einzelfallbetrachtung, die von vielfältigen Faktoren beeinflusst wird (konkrete räumliche Verortung zukünftiger Anlagen im Plangebiet, konkrete Ausgestaltung der Anlagen), lässt sich nicht auf der Ebene des Bauleitplans heute durch detaillierte Festsetzungen verbindlich „für alle Fälle“ klären. Das würde eine vorhabenbezogene Planung voraussetzen, die aus den bereits dargelegten Gründen von der Stadt nicht gewollt ist. Obwohl die Stadt danach unter Abwägung aller unter diesem Gesichtspunkt einzustellenden rechtlichen und tatsächlichen Vorgaben zu der Auffassung gelangt ist, dass sich das Plangebiet gerade auch unter Beachtung der störfallrechtlichen Vorgaben mit industriellen Nutzungen füllen kann, ist es ihr ein wesentliches Anliegen, auf die Störfallproblematik hinzuweisen. Diesem Zweck dient der Hinweis Nr. 1.

~~Gerade auch insoweit fällt in der Stellungnahme auf, dass sie sich einer im Wesentlichen destruktiven Kritik befleißigt, ihrerseits keine – obwohl von der Stadt mehrfach dazu aufgefordert wurde – konkreten Vorschläge unterbreitet, insbesondere nicht zu ihr sinnvoll erscheinenden, von der Stadt dann ggf. zu prüfenden zeichnerischen oder textlichen Festsetzungen oder auch nur Hinweisen. Ganz im Gegenteil werden von der Stadt im Interesse der Nachbarschaft getroffene Festsetzungen kritisiert, weil sie jedenfalls teilweise (Stichwort: Schall) industrielle Nutzungen vermeintlich „erdrosseln“ und damit den Plan angreifbar machen. Insoweit und im Übrigen ist die Stellungnahme leider nicht darauf angelegt, den Planungsprozess, was die Stadt gerade im Interesse ihrer Bürger nachhaltig begrüßen würde, zu fördern, sondern zielt sie allein auf Verhinderung.⁵~~

...

Der Bebauungsplan enthält unter D. Hinweise Nr.1 folgenden Hinweis zur Störfall**problematik**gefährdung:

„Im Gutachten zur Würdigung des § 50 BImSchG und Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie (KAS-18 Gutachten) wurde festgestellt, dass sich im Radius des **planerisch seitens der Stadt angestrebten** maximalen angemessenen Abstandes **womöglich** schutzbedürftige Nutzungen befinden (Baracken und Freifläche eines Motorradclubs und eine Gaststätte).

⁵ Unseres Erachtens trägt dieser Absatz nicht zur weiteren Klärung bei

*Im Rahmen der Beantragung einzelner öffentlich-rechtlicher Zulassungen für die Errichtung und den Betrieb von störfallrechtlich relevanten Anlagen im Plangebiet kann **wird** es deshalb erforderlich sein, Berechnungen und Nachweise zu den störfallrechtlich gebotenen **angemessenen** Abständen im jeweiligen Einzelfall vorzulegen."*

Im Übrigen wird auf die Erwägungen, die vorstehend unter dem Stichwort „Störfälle und Anlagensicherheit“ erfolgt sind, verwiesen.

(3) Hinweise zur Beschlussempfehlung, (Anlage 4a - Begründung des B-Plans; E-Mail 23.09.2021, Stadt Langelsheim, Herr Hahne)

Diesen Text würden wir aus fachlicher Sicht empfehlen, wie folgt anzupassen

(Kennzeichnung und Bitte um abschließende Bearbeitung wie bei „2“)

*Der Stadt ist bewusst, dass - je nach der zukünftigen räumlichen Anordnung einzelner Industrieanlagen im Plangebiet - unter störfallrechtlichen Gesichtspunkten auf der Ebene der Achtungsabstände abwägungsrelevant sind. Sie unterstellt in ihrer Planung, dass die Achtungsabstände gerade auch unter Zugrundelegung der von der Bürgerinitiative genannten Abstandsklasse II festzulegen sind und bis zu 500 m betragen können⁶. Deshalb hat die Stadt den TÜV Nord gebeten, weitergehend vorsorglich zu prüfen und zu bewerten, welche **angemessenen** Abstände störfallrechtlich über den Achtungsabstand hinaus spezifisch angemessen zu erwarten wären, wenn sich die vorhandenen angrenzenden Betriebsbereiche von Unternehmen mit den Bestandsanlagen vergleichbaren Anlagen flächendeckend in das Plangebiet erweitern würden, was insoweit als zu erwartender (realistischer, weil naheliegender) Planfall unterstellt wird.*

Dabei hat sich ergeben, dass bei der hier erwarteten räumlichen Ausweitung der vorhandenen Industriegebiete nach Süden der angemessene Abstand in Anlehnung an den KAS-Leitfaden 18 in seiner heute maßgebenden Fassung maximal 250 m betragen würde. In diesem Bereich könnte sich störfallrechtlich ein Konfliktpotenzial mit den dort anzutreffenden und potenziell schutzbedürftigen Nutzungen (Baracken und Freifläche eines Motorradclubs sowie eine Gaststätte) ergeben. Realistisch erscheint der Stadt, dass es bei einem Zusammentreffen von störfallrechtlich konfliktierenden Nutzungen in dem Abstandsbereich von 250 m im jeweiligen einzelnen Zulassungsverfahren für Anlagen im Plangebiet möglich sein wird, solche Nutzungskonflikte im Einzelfall auch störfallrechtlich aufzulösen. Dafür kommen in erster Linie die konkrete, ggf. unter störfallrechtlichen Gesichtspunkten auch verschobene räumliche Anordnung zukünftiger Anlagen im Plangebiet oder Modifikationen der Anlagen selbst, insbesondere durch deren bauliche/ technische Ertüchtigung⁷ Ausführung unter besonderer Berücksichtigung des eventuellen nachbarschaftlichen Konflikts Störfallgesichtspunkten, in Betracht. Wenn und soweit sich etwaige zukünftige störfallrechtliche Konflikte weder dergestalt noch sonst in den zwingend jeder Aufnahme einer neuen Nutzung vorzuschaltenden Einzelzulassungsverfahren auflösen lassen, wären die entsprechenden industriellen Anlagen im Plangebiet im Einzelfall nicht zulassungsfähig.

Unter Abwägung aller unter diesem Gesichtspunkt einzustellenden rechtlichen und tatsächlichen Vorgaben ist die Stadt zu der Auffassung gelangt, dass sich das Plangebiet gerade auch unter

⁶ Dies ist u. E. schlicht **nicht zutreffend**. Wäre dem so, so hätte sich bereits im Gutachten des TÜV NORD aus 2016 der Untersuchungsraum auf eine Fläche von 500 m um das Plangebiet erstrecken müssen.

⁷ Ertüchtigung wäre eine Maßnahme an einer bestehenden Anlage

Beachtung der störfallrechtlichen Vorgaben, so wie sie sich insbesondere in der unionsrechtlichen Seveso-III-Richtlinie, in § 50 BImSchG und der ~~46~~¹² BImSchV niedergeschlagen haben, mit industriellen Nutzungen füllen kann.

Da in dem Bebauungsplan im Hinblick auf Störfallbewertungen weder Flächen noch bauliche und/oder sonstige Vorkehrungen i.S.d. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt werden (können), wird der Bebauungsplan vorsorglich um einen Hinweis ergänzt. Es wird im Hinblick auf die Vorprüfungen, die durch den TÜV Nord im Hinblick auf **die störfallrechtliche Abstandsproblematik** ~~den gerade auch angemessenen Abstand~~ erfolgt und die anschließend im jeweiligen einzelnen Zulassungsverfahren ggf. abzarbeiten sind, die bisher erwogene textliche Festsetzung Nr. 2.1 aufgeben und stattdessen in den Bebauungsplan unter D. folgender Hinweis aufgenommen:

„Störfall**problematik**gefährdung: In dem Gutachten zur Würdigung des § 50 BImSchG und Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie (KAS-18 Gutachten) wurde festgestellt, dass sich im Radius des **planerisch seitens der Stadt angestrebten** maximalen angemessenen Abstandes **womöglich** schutzbedürftige Nutzungen befinden (Baracken und Freifläche eines Motorradclubs und eine Gaststätte).

Im Rahmen der Beantragung einzelner öffentlich-rechtlicher Zulassungen für die Errichtung und den Betrieb von störfallrechtlich relevanten Anlagen im Plangebiet kann **wird** es deshalb erforderlich sein, Berechnungen und Nachweise zu den störfallrechtlich gebotenen angemessenen Abständen im jeweiligen Einzelfall vorzulegen.“

Insoweit wird auf das erstellte Gutachten aus dem Oktober 2016 (Gutachten zur Entwicklung einer Betriebsfläche im Anschluss an die Betriebsbereiche der Firmen Chemetall/Albemarle unter Berücksichtigung des § 50 BImSchG bzw. der Seveso-III-Richtlinie) ~~in der Fassung der Ergänzung sowie die ergänzende Stellungnahme~~ vom 11.11.2020 verwiesen, welche ~~gutachterlichen Stellungnahmen~~⁸ den vorbereitenden Ausschüssen sowie dem Rat der Stadt bei deren Beschlussfassungen vorgelegen haben. ~~Danach bedarf es einerseits der Festsetzung eines GI-Gebiets, ist eine solche festgesetzte industrielle Nutzung aber auch störfallrechtlich weitestgehend unbedenklich~~⁹. Die Gutachten sind von der Verwaltung, den von Anfang an eingebundenen Fachbehörden und den von der Stadt zu Rate gezogenen Fachbüros geprüft worden und Gegenstand der Beratungen in den städtischen Gremien gewesen.

Danach ist davon auszugehen, dass die ~~Festsetzung~~ **Nutzung des in Rede stehenden** eines GI-Gebiets auch ~~dann grundsätzlich dergestalt~~ in Betracht kommt, ~~wenn dass~~ sich die beiden **nördlich benachbarten Betriebsbereiche** Firmen mit ihrem Produktionsspektrum räumlich in das Plangebiet erweitern. Die Kleingartenanlage, die Behelfsbauten und die Freifläche des Motorradclubs sowie die Gaststätte sind vergleichsweise sehr gering betroffen. ~~Wenn und soweit das auf~~ **Auf** der nachgelagerten, diesem Bebauungsplan zwingend nachfolgenden Vollzugsebene ~~erforderlich ist~~, erscheint es ohne weiteres möglich, dort etwa verbliebene Konflikte zu lösen. In Anbetracht der Abstände jener ~~der~~ Nutzungen vom Plangebiet bzw. den im Plangebiet überbaubaren / nutzbaren Flächen werden sich einzelne Anlagen ~~stets~~ **voraussichtlich** verträglich auch mit der Kleingartenanlage, den Anlagen des Motorradclubs und/oder der Gaststätte räumlich anordnen lassen.

⁸ Sinn unklar

⁹ Unklar; aus den Arbeiten des TÜV NORD ergibt sich u. E. nicht, dass die Notwendigkeit zur Ausweisung eines GI-Gebiets besteht; dies basiert allein auf einer planerischen Entscheidung der Stadt, hier ein solches auszuweisen.

Der Rat tritt nach alldem der zusammenfassenden Feststellung auf Seite 35 des Ausgangsgutachtens nach näherer Maßgabe der Erläuterung durch den TÜV Nord unter dem 11.11.2020 bei. Diese Abwägungsentscheidung gründet maßgeblich auf dem Ausgangsgutachten zur Abstandsproblematik, das der TÜV Nord im Oktober 2016 erstellt hat **sowie der ergänzenden** ~~und zwar in der Fassung der~~ Stellungnahme des TÜV Nord vom 11.11.2020, in der es u.a. heißt:

„Aufgrund der planerischen Absicht, nur solche Nutzungen, die hinsichtlich des angemessenen Abstands maximal den vorhandenen Betriebsbereichen entsprechen, anzusiedeln, wurde die Untersuchung möglicher Konflikte auf einen 250 m-Radius um das Plangebiet beschränkt.

Diese Vorgehensweise ist, wie in anderen Konfliktfeldern des Umweltrechts auch, praxisüblich und führt dazu, dass Planungen soweit beschränkt werden, dass von vornherein keine beachtenswerten Konflikte resultieren oder diese durch begleitende, gleichfalls planerisch festgesetzte Maßnahmen gelöst oder wenigstens gemindert werden; dennoch verbleibende Konflikte können - bevorzugt im Einzelfall - auch im nachgelagerten Genehmigungsverfahren einer Lösung zugeführt werden, wenn der Plangeber sich versichert hat, dass eine solche Lösung grundsätzlich möglich ist.“

Dieser unter Beachtung der räumlichen Gegebenheiten, der vorhandenen Nutzungen und der rechtlichen Rahmenbedingungen gewählte Lösungsweg mag im Einzelfall, wenn man im Rahmen des „Angebotsbebauungsplans“ gleichwohl bereits einmal ein einzelnes zukünftiges Vorhaben in den Blick nimmt, sich als ein eingeschränkter Konflikttransfer darstellen. Ein solcher Konflikttransfer wäre jedoch nach der Überzeugung der Stadt zulässig, und zwar nach den Grundsätzen, die sich dazu allgemein zur Abwägung im Fachplanungsrecht herausgebildet haben und dementsprechend auch im Städtebaurecht Geltung beanspruchen. Ein solcher eingeschränkter, heute in seiner konkreten Ausformung auch nicht genau zu definierender Konflikt, wäre auf der zwingend nachgelagerten Stufe, auf der jedes einzelne baulich relevante Vorhaben im Plangebiet einer gesonderten öffentlich-rechtlichen Zulassung bedarf, auch stets rechtssicher abzuarbeiten im Rahmen einer für alle Beteiligten (Planeingesessene und Plannachbarn) überprüfbarer Entscheidung. Die gewählte Lösung ist deshalb jedenfalls solange vertretbar, wie - was hier zur Überzeugung der Stadt feststeht - geklärt ist, dass sich der räumliche Geltungsbereich des Angebotsbebauungsplans mit gerade auch störfallrechtlich unbedenklichen Industrieanlagen füllen kann.

Dies gilt allemal in Anbetracht des Umstands, dass weder Gesetz- noch Verordnungsgeber bis heute verbindliche Festlegungen dazu getroffen haben, wie auf der Ebene der Bauleitplanung für die Einhaltung der materiellen Vorgaben des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie Sorge zu tragen ist; es sind insoweit weder in Gesetzen noch Verordnungen verbindliche Grundsätze/Methoden zur Bestimmung des angemessenen Sicherheitsabstands vorgegeben. Deshalb orientiert sich die Stadt - wie die verbreitete Verwaltungspraxis und die Rechtsprechung - an den Vorgaben des sog. KAS-Leitfadens in seiner heute maßgebenden Fassung.

Für die Planungsentscheidung der Stadt ist auch entscheidend, dass es auf diesem Lösungsweg möglich ist, an jedes einzelne zukünftige Bauvorhaben im Plangebiet die jeweils aktuell verbindliche „Messlatte“ unter störfallrechtlichen Gesichtspunkten anzulegen. Es wäre, zumal sich die Agententechnik, die Wissenschaft, letzthin aber auch das Recht, so wie es durch Gesetz und Rechtsprechung vorgegeben wird, fortlaufend ändern, aus der Sicht der Stadt nicht angezeigt, heute statisch ein bestimmtes Regelwerk vorzugeben, ist doch z.B. der in Fachkreisen und auch von

der Rechtsprechung in der Regel für relevant erachtete sog. KAS 18-Leitfaden bereits ~~seit seiner zweiten überarbeiteten Fassung November 2010 bis heute schon dreifach~~ mehrfach überarbeitet, fortgeschrieben bzw. korrigiert worden.

Ihre Ausführungen zu einem Verzicht auf konkrete Festsetzungen – wie (sehr grob vereinfacht) „Keine Anlagen mit angemessenen Abständen über 250 m“ - im Bebauungsplan, die der Beschränkung „störfallrechtlich“ relevanter Nutzungen dienen könnten und wie sie bspw. im für die Kommission für Anlagensicherheit (KAS) erstelltes Gutachten¹⁰ aus 2012 bereits skizziert wurden, vermögen wir – da genereller rechtlicher Natur – nicht zu bewerten, sondern nur zur Kenntnis zu nehmen. Fachlich bestehen, wie mehrfach ausgeführt, dagegen weiterhin keine durchgreifenden Bedenken, da es fachlich „Einerlei“ ist, auf welcher Ebene ein Problem gelöst wird.

Ob Ihre diesbezüglichen, fachlich plausibel erscheinenden Begründungen letztlich rechtlich tragen werden oder ob eine zahlenmäßig textliche Festsetzung (mit der Option einer nochmaligen Detailbetrachtung im nachgelagerten Verfahren) als Ankerpunkt hilfreicher bzw. rechtlich adäquater wäre, ist eine generelle Rechtsfrage, zu der uns keine Aussage zusteht.

Wir hoffen, dass wir den Planungsprozess der Stadt Langelsheim mit unserer erneuten Stellungnahme unterstützen konnten; bei Rückfragen sprechen Sie uns gerne an

Mit freundlichen Grüßen

Farsbotter

(bekannt gegebener Sachverständiger
nach § 29b BImSchG)

¹⁰ Sozietät Redeker Sellner Dahs, Berlin, Berlin Januar 2012: „Gutachten im Auftrag der KAS zu Festsetzungsmöglichkeiten für die Umsetzung von Abstandsempfehlungen - Erarbeitung und Formulierung von Festsetzungsvorschlägen für die Umsetzung der Abstandsempfehlungen für Anlagen, die einen Betriebsbereich i.S.v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden, nach den Vorgaben des BauGB und der BauNVO (siehe <https://www.kas-bmu.de/studien-ergaenzende-dokumente.html>, Link überprüft Oktober 2020)