

Bauleitplanung - zulässige Bebauung in Hafengebieten - Empfehlung -

1 Vorbemerkungen

Die Gemeinden müssen die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke vorbereiten und leiten. Grundlagen dafür sind das **Allgemeine Städtebaurecht** (erstes Kapitel des Baugesetzbuches) und das **Bauordnungsrecht** (Bauordnungen der Länder).

In Bauleitplänen haben die Gemeinden

- eine geordnete städtebauliche Entwicklung und
- eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten,
- eine menschenwürdige Umwelt zu sichern sowie
- die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Innerhalb dieser Vorgaben für die Bauleitplanung sind die **Bedürfnisse von Wirtschaft und Verkehr** ein wesentlicher Teilbereich aller zum Teil widerstreitender öffentlicher und privater Belange, die im Allgemeininteresse in den Bauleitplänen angemessen berücksichtigt werden müssen.

Die Investitionen der Binnenhäfen und der in den Häfen angesiedelten Betriebe in ihre Verkehrs-, Betriebs- und Produktionsanlagen sowie in die Erhaltung und Verbesserung ihrer Marktchancen erfordern eine intensive und entwicklungsfähige, bauliche und betriebliche Nutzung der Hafengrundstücke. Es ist deshalb unerlässlich, dass die Hafenwirtschaft vor unverträglichen Beschränkungen aus Bauleitplanungen sicher ist. Hafenverwaltungen und Ansiedler sollen deshalb schon in den ersten Verfahrensphasen der Bauleitplanung, d.i. in der Regel die Aufstellung eines Flächennutzungsplanes, ihre Ansprüche und Einwendungen einbringen und nachdrücklich behaupten. Neben den in den Verfahrensstufen gewährten Beteiligungen sollten zusätzlich die überall und in verschiedenen Ebenen bestehenden Verbindungen zu den Planungs- und Beschlussgremien der Gemeinde genutzt werden.

2 Gesetze, Vorschriften, Regelwerke

- 2.1 Baugesetzbuch (BauGB)
Erstes Kapitel: Allgemeines Städtebaurecht
- 2.2 Bauordnungen (BO) der Bundesländer
- 2.3 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke
(Baunutzungsverordnung - BauNVO -)
- 2.4 Durchführungsbestimmungen der Bundesländer zum Baugesetzbuch
und zu den landesrechtlichen Bauordnungen
- 2.5 Bundes-Immissionsschutzgesetz
- 2.6 Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV
- 2.7 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm

- 2.8 Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft
- 2.9 DIN 18005, Beiblatt 1 zu Teil 1 - Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

3 Schrifttum

- Kommentierungen des Baugesetzbuches, des Bundesbaugesetzbuches, der Bauordnungen der Länder, der Baunutzungsverordnung u.a.m., wie z.B.:
- **Ernst/Zinkahn/Bielenberg u.a.:**
Baugesetzbuch, Kommentar
C.H. Beck-Verlag, München
- **Battis/Krautzberger/Löhr:**
Baugesetzbuch, Kommentar
C.H. Beck-Verlag, München
- **Fickert/Fieseler:**
Baunutzungsverordnung, Kommentar
Deutscher Gemeindeverlag, Köln
- **Bayer. Staatsministerium des Innern:**
Planungshilfen für die Bauleitplanung
Hinweise für die Ausarbeitung und Aufstellung der Bauleitpläne
- **Bundesverband der Deutschen Industrie:**
Leitsätze zur Industrieansiedlung (März 1967)
Verlag Johann Heider, Bergisch-Gladbach
- **Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau:**
Grundlagen der städtebaulichen Planung
Heft 03.038 der BM-Schriftenreihe
- **Bayer. Staatsministerium des Innern - Oberste Baubehörde:**
Verkehrslärmschutz - Hinweise und Beispiele zum Schutz gegen den Straßen- und Schienenverkehrslärm in der Ortsplanung
Arbeitsblätter für die Bauleitplanung Nr. 9
- **Gesellschaft für Systemtechnik mbH, Essen**
Krupp Forschungsinstitut, Essen:
Handbuch Lärmschutz bei Förder- und Umschlaganlagen
Erich Schmidt Verlag, Berlin

- **Ausschuss Hafenumschlagtechnik - AHU**
der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V., Hamburg:
Bericht zur schalltechnischen Bearbeitung von Hebezeugen von der Planung bis zur Abnahme
Hafenbautechnische Gesellschaft e.V., Hamburg
- **Maercker:**
Wohnen und Arbeiten im und am Hafen
HANSA, 131. Jahrgang, 1994, Heft 1

Weitere Hinweise auf Regelwerke und Literatur im Anhang.

4 Bauleitpläne - Begriffe, Inhalte

4.1 Flächennutzungsplan (Vorbereitender Bauleitplan)

Im Flächennutzungsplan ist für das ganze Gemeindegebiet die Art der Bodennutzung, gegliedert nach Bauflächen, Verkehrsflächen, (Hafen-) Wasserflächen, Grünflächen usw. in den Grundzügen des vorhandenen Bestandes und der beabsichtigten Entwicklung darzustellen.

Es sollen die Bauflächen wesentlich danach unterschieden werden, ob sie als Wohnbauflächen, als Gewerbegebiete, als Industriegebiete oder als Sonderbauflächen mit einer besonderen Zweckbestimmung genutzt werden sollen, da sich daraus unterschiedliche Anforderungen vom Immissionsschutz her ergeben. Die Gemeinden sind nach § 50 BImSchG verpflichtet, in Bauleitplanungen die dargestellten Baunutzungen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere aus Schallimmissionen -soweit als möglich- vermieden werden. Schalltechnische Grundregeln für die Aufstellung von Bauleitplänen sowie für deren Prüfung bilden vor allem die DIN 18005 Teil 1, Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren sowie das Beiblatt 1, Schalltechnische Orientierungswerte. Für die industriell genutzten Bauflächen und Sonderbauflächen, zu denen Hafengebiete zählen, ist es entscheidend, dass Wohnbauflächen und andere schutzwürdigen Bodennutzungen zu ihnen einen ausreichenden Schutzabstand einhalten oder aber gleichwertige Lärmschutzanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 6 BauGB) vorgesehen werden. Hafentreiber und Hafensiedler haben im Verfahren zur Aufstellung eines Flächennutzungsplanes die Möglichkeit und das Recht zu prüfen, ob solche Schutzbelange gewahrt worden sind. Sie sollen ggf. die Änderung der Planung begehren, indem sie ihre Bedenken und Anregungen vorbringen.

4.2 Bebauungsplan (Verbindlicher Bauleitplan)

Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Er bildet die Grundlage für den Vollzug des Städtebaurechts sowie für Entscheidungen nach dem Bauordnungsrecht über Bauanträge im Einzelfall.

Bebauungspläne sollen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden. Es können damit festgesetzt werden (u.a.)

- die Art und das Maß der baulichen Nutzung (Abschn. 1 und 2 BauNVO),
- für das jeweilige Baugebiet eine Gliederung nach der Art der dort zugelassenen Betriebe und Anlagen und deren besondere Eigenschaften und Bedürfnisse (§ 1 Abs. 4 BauNVO),

- die Größen, Breiten und Tiefen der Baugrundstücke,
- die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen,
- die Verkehrsflächen,
- die öffentlichen und privaten Maßnahmen zur Grünordnung.

Mit der Ausweisung und Festsetzung der Bauflächen als Baugebiete für bestimmte bauliche Nutzungen (Wohn-, Gewerbe-, Industrie-, Sondergebiet) wird zugleich das **zulässige Maß** ihrer baulichen Nutzung festgelegt und zwar nach

- der Zahl der Vollgeschosse,
- der Höhe der baulichen Anlagen (Mindest-, Höchstgrenze),
- dem Höchstmaß der bebaubaren Grundfläche je Grundstücksflächeneinheit (m^2/m^2), d.i. Grundflächenzahl (§ 19 BauNVO),
- dem Höchstmaß der Baumasse je Grundstücksflächeneinheit (m^3/m^2), d.i. Baumassenzahl (§ 21 BauNVO).

Darüber hinaus trifft der Bebauungsplan im Regelfall (unter Anwendung der §§ 2 bis 9 BauNVO) hinsichtlich der zugelassenen, ausnahmsweise zugelassenen bzw. nicht zugelassenen Nutzungsarten (Wohn-, Versorgungs-, Produktions-, Gewerbe-, Verwaltungszweckbindungen u.a.m.), Betriebsarten und Anlagen differenzierende Festsetzungen. Solche sind für Sondergebiete - dazu gehören die Hafengebiete (Nr. 9.1) - wegen der Verbindlichkeit im städtebau- und bauordnungsrechtlichen Vollzug möglichst abschließend im Bebauungsplan selbst vorzuschreiben (§ 11 Abs. 2 BauNVO).

Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes haben Hafentreiber und Hafensiedler die Möglichkeit und das Recht, die vorgesehenen Festsetzungen dahin zu prüfen, wie diese sich auf ihre Wirtschafts- oder Verkehrsbelange auswirken werden. Sie sollen Anregungen und Bedenken gegen die Planung und Festsetzung vorbringen, wenn ihre Interessen nicht oder nicht genügend gewahrt worden sind.

5 Aufstellungsverfahren

Bauleitpläne sind von den **Gemeinden** in eigener Verantwortung aufzustellen. Das Verfahren zur Aufstellung der Pläne wird durch einen Beschluss des Gemeinderates eingeleitet. Der Beschluss ist ortsüblich bekannt zu machen.

In einer **Vorentwurfsphase** erkunden die Planungsstellen vorhandene und beabsichtigte Baunutzungen, Planungen und Festsetzungen, die das Planungsgebiet berühren. Träger öffentlicher Belange werden in diesem Sinne um Mitteilungen gebeten.

Das Ergebnis der Vorentwurfsphase ist ein **Planungskonzept**, das diskussionsfähig, aber noch nicht zum Planentwurf verfestigt ist. In diesem Planungsstand sollen die Bürger an der Planung beteiligt werden, indem sie über Ziele und Zwecke, über Lösungsalternativen und über mögliche Auswirkungen unterrichtet werden. Die Bürger, damit auch die Hafensiedler, haben jetzt die Gelegenheit, sich zu dem Konzept zu äußern.

Im nächsten Planungsschritt - Ausarbeitung des **Bauleitplanentwurfes** - werden die Träger öffentlicher Belange förmlich zur Stellungnahme aufgefordert. Träger öffentlicher Belange sind alle Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich von der Planung konkret berührt werden kann oder deren Interessen im engen sachlichen Zusammenhang mit der Planung stehen. Zu den Trägern öffentlicher Belange in Bauleitplanungen für das Hafengebiet selbst wie auch für Bauflächen im Bereich von Emissionen aus dem Hafengebiet gehören die Hafenverwaltungen. Die Äußerungen der Träger öffentlicher Belange werden, soweit erforderlich, in den Bauleitplanungsentwurf eingearbeitet, der dann **öffentlich auszulegen** ist. Die Auslegung ist wiederum öffentlich bekannt zu machen, und die Träger öffentlicher Belange sind von der Auslegung zu benachrichtigen.

Die Hafenverwaltungen und die Hafenanlieger haben in dieser Phase letztmalig Gelegenheit, Bedenken oder Anregungen zu dem Bauleitplanungsentwurf vorzubringen. Alle fristgemäß eingegangenen Bedenken oder Anregungen müssen vom Gemeinderat beschlussmäßig behandelt werden; das Ergebnis der Behandlung ist den Einwendern mitzuteilen. Danach stellt der Gemeinderat den **Flächennutzungsplan** durch Beschluss fest. Der **Bebauungsplan** wird als Satzung beschlossen.

Flächennutzungspläne oder Bebauungspläne bedürfen abschließend der **Genehmigung** durch die höhere Verwaltungsbehörde. Die Erteilung der Genehmigung ist öffentlich bekannt zu machen. Damit werden **Flächennutzungspläne** wirksam, **Bebauungspläne** erhalten Rechtskraft.

Planänderungen, -ergänzungen und -aufhebungen sind nach dem für die Planaufstellung vorgeschriebenen Verfahren zu betreiben.

6 Verfahrensbeteiligung

Betreiber von Binnenhäfen und Hafensiedler sollen möglichst früh in den Verfahren auf die Gestaltung von Bauleitplänen Einfluss nehmen. Das gilt sowohl für Bauleitpläne, die für das Hafengebiet selbst aufgestellt werden, als auch für Bauleitplanungen in der Nachbarschaft, die die Belange des Hafenbetriebes und der Hafenvirtschaft mittelbar berühren und schmälern können. Vorplanungsphase, Bürgerbeteiligung, Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Auslegung des Bauleitplanentwurfes (Nr. 4.2) bieten dazu wiederholt Gelegenheiten.

7 Umweltschutz in der Bauleitplanung

Für die Nutzung von Grundstücken innerhalb des Hafengebietes ergeben sich immer häufiger Genehmigungsschwierigkeiten durch Immissionsschutzbestimmungen, insbesondere aus der Anwendung der **TA Lärm** und **TA Luft**. Von der bauplanungsrechtlichen Einstufung des Hafengebietes und seiner Umgebung bezüglich der Art der baulichen Nutzung hängt es entscheidend ab, welche Betriebe und Anlagen im Hafengebiet bauordnungs- und immissionsschutzrechtlich zulässig sind. Es ist wichtig, dass nicht nur die Betriebsgrundstücke innerhalb des Hafens nach dem Bauplanungsrecht "richtig" festgesetzt werden, sondern dass auch die Nutzungen auf den Flächen in der Umgebung des Hafenstandortes so ausgewiesen werden, dass im Hafen die Anforderungen des Immissionsschutzrechtes eingehalten werden können. **Sondergebiete** für Einrichtungen und Anlagen, von denen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG ausgehen können, aber auch **Industrie-** oder **Gewerbegebiete** müssen deshalb gegenüber schutzbedürftigen Baugebieten (d.s. vor allem die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete) und Einrichtungen ausreichende Abstände wahren, die den Immissionsschutz möglichst ohne weitere bauliche Vorkehrungen oder Betriebseinschränkungen gewährleisten. Das gleiche gilt umgekehrt für die Ausweisung von schutzbedürftigen Gebieten und Einrichtungen im Verhältnis zu bestehenden Sonderbaugebieten und **Industriegebieten**. Flächenerweiterungen der Industriestandorte sind angemessen zu berücksichtigen. Im Schutzabstand zu schutzbedürftigen Bebauungen können nur weniger schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Gewerbe-, Kern- oder

Mischgebiete) vorgesehen werden, wenn land- oder forstwirtschaftliche Nutzungen oder Grünanlagen nicht in Frage kommen oder möglich sind.

Nach der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte gehören Einrichtungen und Anlagen, von denen schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen können und die deshalb immissionsschutzrechtlich genehmigungspflichtig sind, grundsätzlich in ein Industrie-Baugebiet. Weil solche Einrichtungen und Anlagen standort-konform im Hafengebiet angesiedelt werden, dürfen als Sonder-Baugebiet festgesetzte Hafentflächen in den immissionsschutzrechtlichen Einschränkungen, wie beispielsweise durch schalltechnische Grenzwerte, keinesfalls schlechter gestellt werden als die Grundstücke eines Industrie-Baugebietes (s. auch Nr. 4.3.2 und 4.5 DIN 18005 Teil 1).

Die Summierung der Einzelgeräuschimmissionen aus den Hafengebietsbetrieben zur Gesamtimmission des Gebietes kann dazu führen, dass bei der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung neuer oder Veränderung bestehender Anlagen und Einrichtungen Einzelgrenzwerte für die Immission unterhalb der Orientierungswerte (nach DIN 18005) oder der Richtwerte (nach TA Lärm) auferlegt, Betriebsgliederungen oder Schutzvorkehrungen vorgeschrieben sowie Betriebszeiten, z.B. für besonders lärmträchtige Betriebsvorgänge, festgesetzt werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass für die Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) ganz erheblich niedrigere Orientierungs- bzw. Richtwerte für die zulässige Lärmbelastung in den schutzbedürftigen Baugebietsklassen gelten sollen als tagsüber. Im Interesse des Hafensbetriebes und der Hafensiedler sind deshalb anzustreben

- innerhalb des Hafengebietes: schalltechnische Grenzwerte, zumindest in der Höhe der für Industriegebiete empfohlenen Grenzwerte (70 dB (A) tagsüber und nachts),
- außerhalb des Hafengebietes:
Abstände zu schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen, die sich unter der Annahme solcher hoher Grenzwerte aus der schalltechnischen Berechnung ergeben.

8 Landschafts- und Grünordnungsplanung in der Bauleitplanung

Den Gemeinden obliegt im örtlichen Bereich die Berücksichtigung von Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in der Bauleitplanung. Sie stellen, je nach den Erfordernissen,

- **Landschaftspläne** als Bestandteile der Flächennutzungspläne und/oder
- **Grünordnungspläne** als Bestandteile der Bebauungspläne auf. Mit der Festsetzung von Maßnahmen und/oder von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie von Anpflanzungen auf einzelnen Flächen oder auf Teilen des Bebauungsplangebietes werden diese öffentlichen Planungsträgern und Dritten gegenüber verbindlich.

Wie bei der Aufstellung von Bauleitplänen selbst hat die Gemeinde die in den Landschafts-(Grünordnungs-)plan aufzunehmenden Entwicklungsvorgaben gegen alle anderen öffentlichen und privaten Belange abzuwägen (§ 1 Abs. 6 BauGB). Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege genießen nicht schon von vornherein Vorrang. Dieser wird ihnen aber dann einzuräumen sein, wenn im Konflikt mit ökonomischen Erfordernissen den natürlichen Lebensgrundlagen eine **wesentliche und langfristige** Beeinträchtigung drohen würde. Aussagen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege, die als Ziele der Raumordnung und Landesplanung in Entwicklungsplänen und -programmen formuliert sind, sind allerdings für die Gemeinden ebenso unmittelbar bindende Vorgaben für die Bauleitplanung (§ 1 Abs. 4 BauGB) wie auch solche zur Entwicklung von Wirtschaftsschwerpunkten oder von Verkehrszentren, also auch der Binnenhäfen.

Konkret können die Gemeinden insbesondere im Grünordnungsplan

- Bepflanzungen zur städtebaulichen Gestaltung, zur Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen, aus Gründen des Immissionsschutzes sowie als Ausgleichsmaßnahmen bei Eingriffen in die Natur und Landschaft,
- Beipflanzungen von Bäumen und Sträuchern auf Einzelflächen, in Teilen des Planungsgebietes und in Teilbereichen von baulichen Anlagen

einbringen und festsetzen. Häufig werden in neuen Bebauungsplänen Begleitpflanzungen entlang den Erschließungsstraßen und Parkstreifen, Eingrünungen von Parkflächen, Betriebsgebäuden und -anlagen sowie Grünzüge als Gestaltungs- und Immissionsschutzmaßnahmen gefordert. Hafenverwaltungen und Ansiedler müssen hier bis ins letzte die Einflüsse solcher Grünpflanzungen auf Verkehrs- und Betriebsabläufe untersuchen und dabei die künftigen Betriebserweiterungen und -änderungen bedenken. In aller Regel sind besonders Straßenbegleitgrün und Grünzüge innerhalb der betrieblich stark verflochtenen Hafengebiete nicht hinnehmbar. Pflanzmaßnahmen sollen deshalb auf nicht verwertbare Grundstücksteile, Böschungflächen an Straßen und Bahngleisen oder Lärmschutzbereiche des Hafengebietes beschränkt bleiben. Grünzonen im Umfeld von Tanklagern und Lagerhäusern erhöhen die Brandgefahren; derartigen Plankonzepten oder -festsetzungen soll unbedingt widersprochen werden.

9 Klassifizierung von Hafengebieten in den Bauleitplänen - baurechtliche Aspekte

9.1 Sondergebiet Hafen

Wegen der in Häfen vorzugsweise anzusiedelnden und anzutreffenden Gewerbe- und Industriebetriebe und von den weitläufigen Anlagen für den Schiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehr her unterscheidet sich ein Hafengebiet wesentlich von dem in der BauNVO definierten „Gewerbegebiet“ bzw. vom „Industriegebiet“. Hafengebiete sind deshalb in Bauleitplänen als („sonstiges“) **Sondergebiet** (§ 11 BauNVO) mit der Zweckbestimmung „Hafengebiet“ (oder „Hafen“) darzustellen bzw. festzusetzen. In den Bauleitplänen ist daneben auch die Art der Nutzung verbindlich festzulegen. Nicht alle Arten von Gewerbebetrieben, die in Gewerbe- und Industriegebieten allgemein zur Ansiedlung zugelassen werden, sind für den Hafen und die Hafenwirtschaft tragbar oder vorteilhaft. Die Festsetzungen im Bauleitplan sollen daher - möglichst abschließend - beschreiben, welche Arten von Betrieben und Anlagen zulässig sind, ohne aber Nutzungen auszuschließen, die womöglich in der Zukunft betrieblich oder wirtschaftliche erwünscht sein können.

In diesem Sinne

- sollen **zugelassen** sein insbesondere Betriebe des Dienstleistungsgewerbes im Güterverkehr (Spedition, Umschlag und Lagerei, Handel und Güterdistribution, hafenbezogene Handwerksbetriebe, ferner Betriebe, die Abfälle nach dem Abfallgesetz zur Verwertung lagern, behandeln und - mit Binnenschiff oder Eisenbahn - befördern) sowie produzierende Gewerbe- und Industriebetriebe, die vom Schiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehr abhängig sind und solche Güterverkehr fördern,
- können **als Ausnahme zugelassen** werden einzelne Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet sind.
- sollen **nicht zugelassen** sein Betriebe des Einzelhandels, Einkaufszentren, Vergnügungsstätten, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, hafenfremde Bürobetriebe, Verwaltungen und dergl. sowie Anlagen für kulturelle, soziale und sportliche Zwecke

Wo geltende Bauleitpläne solche Festsetzungen nicht enthalten, sollen bei den Gemeinden Ergänzungen oder Änderungen angeregt werden. Womöglich genügt dafür das vereinfachte Aufstellungsverfahren nach § 13 BauGB.

Im Sondergebiet Hafen gelten für das Maß der baulichen Nutzung (siehe Ziff. 4.2) die in § 17 Abs. 1 BauNVO gesetzten Obergrenzen; sie können unter den Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 überschritten werden.

Die Orientierungswerte des Immissionsschutzrechtes sind auch für Sondergebiete verbindlich. Von der baulichen und betrieblichen Nutzung eines Hafengebietes her betrachtet, können diese jedoch nicht schärfer gefasst werden, als solche allgemein für Industriegebiete vorgegeben sind (siehe Ziff. 7).

9.2 Nachbarschaftslage von gewachsenen Baunutzungen

Die räumliche Zuordnung von schutzwürdigen Bau- und Bodennutzungen im gebotenen Abstand von emittierenden Gewerbeflächen (siehe Ziff. 4.1) ist idealtypisch nur bei Neuplanungen zu erreichen. In älteren Häfen können sich an den Gebietsrändern über längere Zeiträume hinweg manchmal auch Wohnstrukturen entwickelt haben, die dem Planungsideal nicht entsprechen. Es stehen sich hier die Interessen des ungestörten Wohnens und der Betriebsentfaltung unvereinbar gegenüber. Beide Interessen haben gleichen Rang und genießen Bestandsschutz. Veränderungen sind vernünftig nur über längere Zeiträume zu erreichen. Beschränkungen bei den Gewerbebetrieben können Entschädigungsansprüche begründen.

Mit den Mitteln der Bauleitplanung sind langfristig Lösungsvorstellungen zu entwickeln, nach denen

- in den Wohngebieten wegen der gewachsenen Vorbelastung aus der Nachbarschaft ein höherer Störungsgrad als sonst üblich hingenommen werden muss und
- bei den Wirtschaftsbetrieben, insbesondere bei Erweiterungen oder Neuanlagen, durch bauliche, technische und sonstige Auflagen die Emissionen zurückgeführt werden.

So sollen an den Gebietsrändern des Hafens solche Baugebietsklassen nach BauNVO festgesetzt werden, deren schalltechnische Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 noch einzuhalten sind (Gewerbe-, Misch-, besonderes Wohngebiet). Daneben können höhere schalltechnische Grenz-

werte festgesetzt werden, wenn die Belange der Wirtschaft die des Schallschutzes überwiegen (Nr. 1.2 des Beiblattes 1 zu DIN 18005 Teil 1).

Auflagen gegenüber den Wirtschaftsbetrieben können insbesondere darin bestehen, dass auf den gewerblich genutzten Grundstücken

- Betriebs- oder Verkehrsabläufe zu verändern,
- Betriebszeiten zu beschränken,
- Betriebsstätten umzugliedern oder schalltechnisch zu kapseln

sind. Als weitere Vorkehrungen, vor allem zur Begrenzung von Schallimmissionen, kommen besondere Anlagen, wie z.B. Lärmschutzwälle oder -wände auf Firmen- oder Hafenterrassen und im Zwischenbereich zum angrenzenden Baugebiet, in Betracht. Technische Schutzmaßnahmen an Gebäuden im Immissionsschutzbereich (z.B. Schallschutzfenster) gewähren hingegen nur begrenzten Schutz, weil damit speziell die Freiflächen des Wohnens nicht erfasst werden können.

9.3 Sonstige baurechtliche Aspekte

Hafenverwaltung und Hafenanlieger sollten darauf Einfluss nehmen, dass die Festsetzungen von Grundstücksteilen

- als öffentliche oder private Grünfläche,
- die mit Geh-, Fahr- oder Leitungsrechten belastet werden,
- die für den Hochwasserabfluss freigehalten werden müssen,
- für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft,
- für Gebiete, in denen zum Schutze vor schädlichen Umwelteinwirkungen bestimmte Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen,
- für die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und Flächen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen,
- für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern bzw. die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern

hinsichtlich Größe und Anordnung der Flächen so erfolgen, dass die betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen des Hafens und der hier angesiedelten Unternehmen nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Dazu gehört auch, dass der Betreiber des Hafens Einfluss darauf nimmt, dass

- zwar die öffentlichen Anliegerstraßen, nicht aber untergliedernde Betriebswege, im Bauleitplan festgesetzt werden,
- zwar Eisenbahnverkehrsflächen, nicht aber die Führung von Privatanschlussgleisen, ausgewiesen werden sowie
- eine wirtschaftliche und entwicklungsfähige Überbaubarkeit der Baugrundstücke bei der Festsetzung von Baulinien, Baugrenzen und Bebauungstiefen (§ 23 BauNVO) erhalten bleibt.

10 Übergeordnete Raumordnungsprogramme und -pläne - Einfluss auf die Hafenplanung und -entwicklung

Übergeordnete, überörtliche Programme und Pläne können für den Bau neuer und die Entwicklung bestehender Häfen entscheidende Bedeutung haben. Solche Programme und Pläne sind

- die Landesentwicklungsprogramme ^{x)}
- die **fachlichen Programme und Pläne** für bestimmte Bereiche (z.B. Landschaftsrahmenpläne, Wald funktionspläne, Luftreinhaltepläne u.a.m.) sowie
- die **Regionalpläne** für Teilregionen von Staatsgebieten der Bundesländer.

Die Grundlagen dafür sind das Bundes-Raumordnungsgesetz (ROG) und die Landesplanungsgesetze (LPIG) der Bundesländer. In den Programmen und Plänen werden die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung als Ziele der Raumordnung und Landesplanung näher festgelegt und in beschreibender oder zeichnerischer Form dargestellt.

Die Grundsätze der Raumordnung nach dem ROG und den LPIG sowie die Zielvorgaben der Programme und Pläne gelten für die Behörden des Bundes und der Länder, die bundes- und landesunmittelbaren Planungsträger sowie die Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts. Sie sind bei raumbedeutsamen Planungen und sonstigen Maßnahmen zu beachten und gegen geplante Vorhaben abzuwägen.

Die Programme stellen auf:

- das Landesentwicklungsprogramm: die oberste Landesplanungsbehörde; der Landesplanungsbeirat ist zu hören.
- die fachlichen Programme und Pläne: die Staatsbehörden entsprechender Verwaltungsstufen; der Landesplanungsbeirat oder die Planungsbeiräte der regionalen Planungsverbände sind zu hören.
- die Regionalpläne: die zuständigen regionalen Planungsverbände unter Beteiligung der regionalen Planungsbeiräte.

x) In den Ländern Berlin, Bremen und Hamburg ersetzen die Flächennutzungspläne nach § 5 BauGB die Programme und Pläne.

Entsprechend den Grundsätzen der Raumordnung werden in den Programmen und Plänen zum Teil gegensätzliche Ziele nebeneinander festgelegt:

- Einerseits sollen die Wirtschafts-, Erschließungs- und Verkehrsleistungen gesichert, entwickelt und verbessert werden,
- andererseits ist für Schutz und Pflege der Natur, der Landschaft, des Naturhaushalts, des Bodens, des Wassers und der Luft zu sorgen.

Bei solchen Vorgaben können die Ziele der Raumordnung und Landesplanung den Bau und die Entwicklung von Häfen behindern. Die Betreiber von Häfen haben unmittelbar keine rechtliche Möglichkeit, die Aufstellung von Programmen und Plänen zu beeinflussen. Sie müssen versuchen, auf die Städte und Gemeinden oder auf die Organisationen des wirtschaftlichen Lebens (z.B. die Industrie- und Handelskammern) einzuwirken, die in den Landes- und regionalen Planungsbeiräten vertreten sind. Die Programme und Pläne müssen in kurzen Zeitabständen ergänzt oder geändert werden, um sie den Entwicklungen anzupassen. Dadurch ergeben sich immer wieder Möglichkeiten, die Interessen des Hafens langfristig zu verfolgen.

Als weiteres Instrument, die Grundsätze und Ziele der Raumordnung im Einzelfall durchzusetzen, schreibt das ROG ein **Raumordnungsverfahren** für alle raumbedeutsamen Planungen und sonstigen Maßnahmen vor. Raumbedeutsamkeit liegt vor, wenn durch die Planungen Grund und Boden in Anspruch genommen und/oder die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflusst wird. Das Verfahren wird von Amts wegen oder auf Antrag des Planungsträgers von den zuständigen Landesplanungsbehörden eingeleitet und durchgeführt. Die Planungsträger sind verpflichtet, den Landesplanungsbehörden Auskunft über raumbedeutsame Planungen zu erteilen und dafür die Verfahrensunterlagen zu übergeben. Das Raumordnungsverfahren schließt mit der Feststellung ab, dass die Planung den Erfordernissen der Raumordnung entweder "entspricht", "nicht entspricht" oder "nur mit bestimmten Maßgaben entspricht".

Das Raumordnungsverfahren ersetzt nicht die für den Einzelfall gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren. Der Vorteil eines

Raumordnungsverfahrens besteht jedoch darin, dass der Planungsträger schon in einem frühen Planungsstadium alle Umstände erfährt, die sein Vorhaben beeinflussen werden.

Verabschiedet in Minden am 15. März 1966

1. Änderung in Regensburg am 21. September 1979

Neufassung verabschiedet in Hannover am 17. April 1989

Ergänzt in Kelheim am 05. Juli 1990

2. Änderung April 1994