

Landesamt für Umwelt des Landes  
Schleswig-Holstein  
Abteilung 2 Technischer Umweltschutz  
Abteilung 3 Immissionsschutz  
Hamburger Chaussee 25  
24220 Flintbek

Ihr Zeichen: Fremd(GZ)

Ihre Nachricht vom: /

Mein Zeichen:

Meine Nachricht vom: 12.03.2024

19.12.2025

## **Überarbeitung des Erlasses „Lärmbelästigung durch Schiffsbetrieb während der Umschlags- und Liegezeiten in Seehafenumschlagsanlagen“**

Im Benehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Tourismus und Technologie (MWVATT) wird der Erlass

*„Lärmbelästigung durch Schiffsbetrieb während der Umschlags- und Liegezeiten in Seehafenumschlagsanlagen“*

vom 12.03.2024, Az.: V 378-46219/2023, fortgeschrieben.

Die bestehenden Zuständigkeitsregelungen bleiben dabei unberührt.

Das LfU wird um Beachtung des Erlasses in der folgenden Fassung gebeten:

### **1. Zuständigkeiten und Verfahrensfragen im Zusammenhang mit dem Hafenbetrieb**

Die folgenden Ausführungen über die Zuständigkeit beschränken sich auf die schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG, insbesondere die Lärmemissionen, die durch den Schiffsbetrieb während der Umschlags- sowie Liegezeiten hervorgerufen werden. Eine Betrachtung des eigentlichen Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße wird außer Acht gelassen, da insoweit eine Zuständigkeit des LfU nicht gegeben ist.

## 1.1 Zuständigkeit der Hafenbehörde

Nach § 15 Abs. 2 der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung/HafVO) kann die Hafenbehörde zur Gefahrenabwehr bei unzumutbaren Lärm-, Staub- oder Abgasemissionen die Einschränkung des Schiffs- und/oder Umschlagbetriebes veranlassen oder bei Unmöglichkeit der Einschränkbarkeit für Fahrzeuge und bewegliches Gerät das Verlassen des Hafens oder die Einstellung des Umschlagbetriebes anordnen. Die jeweiligen Maßnahmen sind mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde abzustimmen. Die Zuständigkeit der Hafenbehörde beschränkt sich auf die Gefahrenabwehr und betrifft damit offenkundig unzumutbare Emissionen, nicht aber die laufende Emissionsüberwachung.

## 1.2 Zuständigkeit des Landesamtes für Umwelt

Nach § 3 Abs.1 Nr. 1 lit. a) der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach immissionsschutzrechtlichen Vorschriften sowie medienübergreifenden Vorschriften des Umweltschutzes (ImSchV-ZustVO) ist das LfU für die Überwachung von gewerblichen Anlagen zuständig, sofern durch § 1 der Verordnung oder eine andere Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist. Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 lit. b) der ImSchV-ZustVO besteht eine solche Überwachungszuständigkeit des LfU für den laufenden Betrieb auch für Anlagen in öffentlicher Trägerschaft.

Hierbei ist zu beachten, dass eine Anordnung nach § 24 BlmSchG zum Zwecke der Durchsetzung der Pflichten nach § 22 BlmSchG nur gegen den Anlagenbetreiber (Hafenbetreiber) erlassen werden kann. Ein Durchgriff auf den Anlagenbenutzer (Schiffsbetreiber) ist nicht möglich. Ein Sonderfall liegt vor, falls eine ihrerseits genehmigungsbedürftige Anlage die Anlagen des Hafenbetreibers nutzt. In diesem Fall richten sich Anordnungen an den Anlagenbetreiber der genehmigungsbedürftigen Anlage.

Die Seehafenumschlagsanlage sowie die Hafenanlage sind unter den Anlagenbegriff nach § 3 Abs. 5 BlmSchG zu subsumieren. Zu der nach § 22 BlmSchG nicht genehmigungsbedürftigen Anlage zählen die Verlade- und Umschlagsanlagen und die davon ausgehenden Emissionen.<sup>1</sup> Auch die Emissionen aus dem laufenden Schiffsbetrieb während der Umschlags- sowie Liegezeiten sind grundsätzlich der Seehafenumschlagsanlage zuzurechnen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Jarass BlmSchG, 15. Aufl. 2024, § 3 Rn. 86, beck-online; OVG Bremen, Urt. v. 11.06.1996 – 1 G 3/94 –, Rn. 54, juris.

Nicht unter die Überwachungszuständigkeit des LfU fällt der seeseitige Verkehr aus dem öffentlichen Verkehrsweg heraus. Schiffe als Fahrzeuge sind nur dann Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG, soweit diese nicht der Vorschrift des § 38 Abs. 1 BImSchG unterliegen, wovon bei Seeschiffen regelmäßig auszugehen ist.

Mit Blick auf den landseitigen Verkehr, also den Verkehr von Fahrzeugen innerhalb der Umschlagsanlage sowie bei der Ein- und Ausfahrt im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage, d.h. die Zu- und Ablieferverkehre, ist das LfU nach Maßgabe der Nr. 7.4 der TA Lärm zuständig für die Überwachung und die Beurteilung.

## **2. Anwendung der TA Lärm auf Seehafenumschlagsanlagen/ Maßstab für die Beurteilung von Seehafenumschlag**

### 2.1 Anwendungsbereich TA Lärm

Die TA Lärm dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Sie gilt für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen nach dem BImSchG. **Seehafenumschlagsanlagen sind gemäß Nr. 1 Abs. 2 Buchstabe g) der TA Lärm von diesem Anwendungsbereich ausgenommen.** Dieser Ausschluss erfolgte mit folgender Begründung des Wirtschaftsausschusses:

*„Die Vorschriften der TA Lärm können wegen der Besonderheiten von Hafenumschlagsbetrieben keine Anwendung auf Seehafenumschlagsanlagen finden. In den Häfen wird im 24-Stunden-Betrieb gearbeitet. Ein beträchtlicher Teil der Ladung wird auch nachts umgeschlagen. Eine zeitliche Fixierung der Löscharbeiten lässt sich bei den Reedern nicht durchsetzen. Ein derartiges Ansinnen würde die Wirtschaftlichkeit sowohl des Schiffsbetriebes als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenumschlagsanlagen und damit der Seehäfen insgesamt vor allem gegenüber den europäischen Konkurrenten erheblich beeinträchtigen.“<sup>2</sup>*

Zur Eingrenzung des Begriffs der Seehafenumschlagsanlagen führen die LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm vom 24.02.2023 aus:

*„Seehafenumschlagsanlagen sind eindeutig zu begrenzen auf diejenigen Anlagen, die unmittelbar zum Löschen und Beladen von Schiffen dienen. Die Herausnahme dieser Anlagen aus dem Geltungsbereich der TA Lärm 98 soll den Besonderheiten des Schiffsverkehrs Rechnung tragen und darf nicht dazu führen, dass möglicherweise alle im Hafenbereich befindlichen Anlagen privilegiert werden.“*

---

<sup>2</sup> BR-Drs. 254/1/98, Ziffer 2.

Die Frage der Reichweite der Privilegierung von Seehafenumschlagsanlagen ist für die jeweiligen Hafenbetriebe im Einzelfall anhand der typischen Betriebsvorgänge zu prüfen. Welche Betriebsvorgänge der Privilegierung unterfallen, muss funktional und kann nicht abstrakt rein durch räumliche oder zeitliche Zuordnung im Sinne einer räumlich oder zeitlich unmittelbaren Nähe bestimmt werden. Hier kann es unterschiedliche Konstellationen in verschiedenen Häfen geben. Danach sind die jeweiligen Betriebsvorgänge, die der Privilegierung unterliegen sollen, im Einzelfall konkret zu beschreiben und es ist nachvollziehbar aufzuzeigen, wieso es sich um Seehafenumschlag im Sinne der TA Lärm handelt. Hierbei ist zu prüfen, welche Betriebsvorgänge im Sinne eines funktional zusammenhängenden Prozesses für den konkreten Seehafenbetrieb bestimmt sind und damit nach Sinn und Zweck der Regelung der Privilegierung unterliegen sollen. Bei der Prüfung sind die Besonderheiten des Seehafenbetriebes, z.B. die 24/7 Betriebsweise, die Erforderlichkeiten eines möglichst schellen Hafenumschlages, die Art des Hafenumschlages, die Steuerungsmöglichkeiten der Zulaufverkehre etc. zu berücksichtigen.

Darauf aufbauend kann das LfU bei der Bewertung der Lärmemissionen für die dem Seehafenbetrieb zuzurechnenden Prozesse erforderlichenfalls die Immissionswerte privilegiert beurteilen. In Streitfällen über die Beurteilung der Frage eines funktional mit dem Seehafenumschlagsbetrieb zusammenhängenden Prozesses beteiligt das LfU das MEKUN. Dieses holt eine Stellungnahme des für Häfen zuständigen Ministeriums ein.

Soweit ein Ort auch durch Geräusche aus Quellen belastet ist, für die die TA Lärm nicht gilt (z.B. Straßenverkehr oder die in Nr. 1 Abs. 2 der TA Lärm angeführten Anlagen), sind diese Quellen bei der Ermittlung der Vorbelastung und der Gesamtbela stung im Sinne der TA Lärm nicht zu berücksichtigen.

Auch wenn Seehafenumschlagsanlagen vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, handelt es sich um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 BlmSchG, welche so zu errichten und zu betreiben sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass derartige Geräusche bei der Gesamtbeurteilung durch das LfU unbeachtlich bleiben können. Es sind Fälle denkbar, in denen erst durch das Zusammenwirken unterschiedlicher Geräuschquellenarten die Schädlichkeitsgrenze überschritten wird.

## 2.2 Hilfsweise Anwendung der TA Lärm

Zur Sicherstellung eines gleichmäßigen und berechenbaren Vollzugs wird das LfU gebeten, hilfsweise auf die TA Lärm als Orientierungshilfe zurückzugreifen.<sup>3</sup> Eine

---

3 Vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 – 8 C 16/96 –, juris, Rn. 16.

hilfsweise Anwendung gewährleistet einheitliche Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung von maßgeblichen Geräuschkenngrößen und zulässigen Immissionswerten als Zumutbarkeitsmaßstab.<sup>4</sup>

Ein solcher Rückgriff auf die TA Lärm bedeutet, dass ausgehend von den zur Orientierung heranziehenden Immissionsrichtwerten unter Berücksichtigung aller Interessen und auch der vertretbaren technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung unter Berücksichtigung der im konkreten Fall gegebenen Besonderheiten des Seehafenumschlags festgelegt wird, welche Immissionen von den Lärm betroffenen geduldet werden müssen. So kann ein Richtwert als zumutbar angesehen werden, der den Richtwert der TA Lärm überschreitet. Die absolute Grenze bildet hierbei die Schwelle der Gesundheitsgefahr (siehe Ziffer 2.3 dieses Erlasses).

Für Seehafenumschlagsanlagen wird so dem Umstand Rechnung getragen, dass dem öffentlichen Interesse an einem wirtschaftlichen und international wettbewerbsfähigen Seehafenbetrieb ein hoher Stellenwert zugeschrieben wird, der unter Umständen eine Absenkung des Schutzniveaus für die betroffene Nachbarschaft rechtfertigen kann.<sup>5</sup>

## 2.3 Schwellen der Gesundheitsgefahr

Eine Absenkung des Schutzniveaus darf dabei die Grenze der Zumutbarkeit hinsichtlich der Lärm belastung nicht überschreiten, sodass Gesundheitsgefahren oder Eingriffe in die Substanz des Eigentums ausgeschlossen sind. Das BVerwG setzt diese zum Schutz der Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 sowie Art. 14 Abs. 1 GG entwickelte Zumutbarkeitsschwelle – jedenfalls für Wohngebiete – regelmäßig bei einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an.<sup>6</sup>

## 3. Hinweise zur Lärmprognose

Aufgrund der obigen Einschätzung sind die Lärmemissionen, die während der gesamten Liegezeiten einschließlich des Umschlages verursacht werden, bei der Beurteilung der Lärmimmissionen zu berücksichtigen, z.B. bei Lärmprognosen, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens erstellt werden.

In diesem Zusammenhang ist in jedem Falle eine Gesamtbetrachtung des Anlagenlärms unter Berücksichtigung der Privilegierung des Seehafenumschlags erforderlich.

4 OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, juris, Rn. 63.

5 Zur fachplanerischen Zielkonformität des Hafenbetriebs oder Ausbaus als Vorhaben im öffentlichen Interesse: OVG Hamburg 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485; BVerwG, 4 C 12/05, NVwZ 2007, 1074.

6 BVerwG, Urteil vom 17.11.1999 - 11 A 4/98 -, juris, Rn. 66 f.; Urt. v. 10.11.2004 - 9 A 67/03 -, juris, Rn. 44; Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11/10 –, juris, Rn. 30; Urt. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12 –, juris, Rn. 45; Urt. v. 08.09.2016 – 3 A 5/15 –, juris, Rn. 54; Urt. v. 29.06.2017 – 3 A 1/16 –, juris, Rn. 71.

#### **4. Hinweise zu Lärminderungsmaßnahmen**

Das LfU sollte grundsätzlich im Rahmen der TÖB-Beteiligung mittels Hinweisen darauf hinwirken, dass alle Lärminderungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik umgesetzt werden, damit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm so weit wie möglich minimiert werden. Als Lärminderungsmaßnahmen bei Seehafenumschlagsanlagen kommen u. a. Landstromanlagen für Schiffe, elektrisch betriebene Maschinen und Aggregate sowie organisatorische Maßnahmen in Betracht. Bei den Lärminderungsmaßnahmen sind die Besonderheiten des Seehafenbetriebes z.B. im Hinblick auf organisatorische Maßnahmen zu berücksichtigen. Bei der Prüfung der Maßnahmen ist stets die Verhältnismäßigkeit der jeweiligen Anordnung zu beurteilen.

Im Übrigen kommt zur Vermeidung einer gänzlichen oder teilweisen Betriebsuntersagung die Umsetzung sonstiger Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes in Betracht.

Mit freundlichen Grüßen