

Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und  
Natur | Postfach 71 51 | 24171 Kiel

Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und  
ländliche Räume des Landes Schleswig-  
Holstein

Abteilung 7 Technischer Umweltschutz

Hamburger Chaussee 25

24220 Flintbek

-vorab per E-Mail-

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom: /  
Mein Zeichen: V 378- 168868/2024  
Meine Nachricht vom: /

12.03.2024

## Lärm, Erlasse

Anlässlich des Ausbauvorhabens zur Erweiterung des Elbehafens Brunsbüttel im Zuge der LNG-Anlieferung sowie unter Berücksichtigung neuerer Rechtsprechung wird der Erlass

*„Lärmbelästigung durch den Schiffsbetrieb während der Umschlags- sowie Liegezeiten in Häfen“*

vom 16.07.2009, Az.: 613-572.240.000, fortgeschrieben.

Die bestehenden Zuständigkeitsregelungen bleiben dabei unberührt.

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

### 1. Zuständigkeiten 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 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 Einschränkung 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.

## 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 unter anderem für die Überwachung von gewerblichen Anlagen zuständig, sofern durch § 1 der Verordnung oder eine andere Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist.

Schiffe als Fahrzeuge sind Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 2 BImSchG, soweit diese nicht der Vorschrift des § 38 Abs.1 BImSchG unterliegen. Bei Seeschiffen ist regelmäßig davon auszugehen, dass diese unter den § 38 BImSchG fallen, mit der Konsequenz, dass insoweit eine Zuständigkeit des LfU nicht begründet ist.

Allerdings besteht eine Zuständigkeit des LfU gegenüber dem Hafentreiber bzw. Betreiber der Seehafenumschlagsanlage gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 lit. a) oder b) der ImSchVZustVO.

Die Seehafenumschlagsanlage sowie die Hafenanlage sind unter den Anlagenbegriff nach § 3 Abs. 5 BImSchG zu subsumieren. Der nach § 22 BImSchG nicht genehmigungsbedürftigen Anlage sind auch die Immissionen des Fahrzeugverkehrs zuzurechnen, der in einem funktionalen Zusammenhang mit der Anlage steht und noch nicht im allgemeinen Verkehr aufgegangen ist. Ein Hafen kann nach § 1 Abs. 2 der HafVO an öffentlichen Gewässern liegen und in öffentlicher Trägerschaft sein und die Wasserstraße ist ein öffentlich-rechtlicher Verkehrsweg, der somit nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG nicht unter den Anwendungsbereich des immissionsschutzrechtlichen Anlagenbegriffs fällt, doch diese Ausnahme beschränkt sich auf den reinen Verkehrsweg. Dies gilt u.a. nicht für die Be- und Entladeeinrichtungen.<sup>1</sup> Als solche Einrichtungen sind die Umschlags- sowie Kaianlagen zu werten.

Grundsätzlich sind Schiffe während der Umschlags- sowie Liegezeiten der Seehafenumschlagsanlage zuzurechnen.

Hierbei ist aber zu beachten, dass eine Anordnung nach § 24 BImSchG zum Zwecke der Durchsetzung der Pflichten nach § 22 BImSchG nur gegen den Anlagenbetreiber (Hafentreiber) erlassen werden kann. Ein Durchgriff auf den Anlagenbenutzer (Schiffsbetreiber) ist nicht möglich. Sollte ein Überschreiten des im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Beurteilungspegels vorliegen, ist grundsätzlich an erster Stelle die Planfeststellungsbehörde für die Umsetzung der Nebenbestimmung zuständig.

## 2. Anwendung der TA Lärm auf Seehafenumschlagsanlagen

---

<sup>1</sup> vgl. Jarass, BImSchG, § 3 Rn. 80; OVG Bremen, Urteil vom 11.06.1996 - 1 G 3/94 -, juris, Rn. 54.

## 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.“*

So fallen die übrigen Betriebsvorgänge, wie z. B. das Abfahren von Gütern durch LKW von Zwischenlagerflächen im Hafenbereich, die denen einer Spedition vergleichbar sind, direkt unter den Anwendungsbereich der TA Lärm.

Soweit ein Ort durch Geräusche aus Quellen belastet ist, für die die TA Lärm nicht gilt (z.B. Straßenverkehr oder die in Nr. 1 Abs. 2 angeführten Anlagen), sind diese Quellen bei der Ermittlung der Vorbelastung und der Gesamtbelastung 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 BImSchG, 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 Beurteilung 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 hilfsweise Anwendung gewährleistet einheitliche Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren

---

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

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

zur Feststellung von maßgeblichen Geräuschkenngößen und zulässigen Immissionswerten als Zumutbarkeitsmaßstab.<sup>4</sup>

Gleichermaßen ist ein solcher Rückgriff auf die TA Lärm nur unter Berücksichtigung des Einzelfalls zulässig. 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 Schwelle der Gesundheitsgefahr

Eine Absenkung des Schutzniveaus darf dabei die Grenze der Zumutbarkeit hinsichtlich der Lärmbelastung 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.

### 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.

Mit freundlichen Grüßen

---

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

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.