

RefL: MR Müller/2241
Entw.: MR Müller/2241

Grußwort

für Herrn Staatssekretär

Gunther Adler

**Binnenschifffahrtsrechtstag NRW am
19. September 2013
in Duisburg**

Binnenhäfen: Städtebau versus Hafennutzung

Es gilt das gesprochene Wort

(Redezeit 17 Minuten)

Anrede,

zum ersten Binnenschiffrechtsrechtstag des Landes Nordrhein-Westfalen darf ich Sie sehr herzlich hier in Duisburg begrüßen. Ich freue mich, dass Sie meiner Einladung so zahlreich gefolgt sind.

Es ist kein Zufall, dass wir uns in Duisburg zusammenfinden. Duisburg hat für das Binnenschiffrechtsland Nordrhein-Westfalen besondere Bedeutung. Hier befindet sich der größte Binnenhafen Europas. Die Entwicklung dieses Hafens ist wegweisend, und das über unser Bundesland hinaus. Dies gilt auch im Hinblick auf die heute zu behandelnden Themenkreise, die auch und besonders auf die Lösung von Flächenproblemen ausgerichtet sind.

Damit wird bereits deutlich, dass die heutige Tagung in der Praxis bedeutsame Thematiken aufgreifen und Lösungen aufzeigen soll, die das „System Wasser“ weiterbringen. Dies allein unterscheidet die Veranstaltung aber noch nicht von anderen. Vielmehr ist es die Behandlung relevanter Themen aus juristischer Sicht. Denn es hat sich gezeigt, dass es in bestimmten Bereichen gerade Rechtsfragen sind, deren verlässliche Klärung unumgänglich ist. Tatsächlich ist es nach unserer Wahrnehmung notwendig, bei den jeweiligen Entscheidungsträgern eine entsprechende weitere Kenntnisbasis zu schaffen. Dazu wollen wir beitragen.

Deshalb soll mit dieser Veranstaltung eine Plattform angeboten werden, die einen konzentrierten Austausch zwischen ausgewiesenen Wissenschaftlern und Fachinteressierten über aktuelle rechtliche Themen ermöglicht.

Es freut mich, dass diese Konzeption offenbar den - auch durch die Teilnehmerzahl dokumentierten - Zuspruch gefunden hat.

Den Referentinnen und Referenten danke ich an dieser Stelle, dass Sie uns heute bei der Lösung maßgebender Rechtsprobleme helfen. Damit machen Sie Handeln rechtssicherer und so vielleicht auch erst möglich. Mein Dank gilt auch dem wissenschaftlichen Leiter und Moderator der Tagung, Herrn Prof. *Erbguth*, dessen Erfahrung uns bereits bei der Vorbereitung dieser Veranstaltung sehr zugute kam.

Die schriftliche Ausfertigung der Beiträge können alle Interessierten bald auf der homepage unseres Hauses abrufen. Zudem werden sie in einer Schrift eines juristischen Fachverlags (Sonderheft der Zeitschrift für Umweltrecht, ZuR) veröffentlicht.

Anrede,

viele von Ihnen wissen, dass wir uns vor allem im letzten NRW-Hafenkonzept 2008 dem drängenden Problem angenommen haben, bald nicht mehr über genügend Flächenreserven für Umschlag und Logistik in Häfen zu verfügen. Um Abhilfe zu schaffen, wurden seinerzeit auch Optimierungsmöglichkeiten an der Schnittstelle „Städtebau und originäre Hafennutzung“ identifiziert.

Doch noch können wir keine Trendwende feststellen. Die Verfügbarkeit ausreichender hafenaffin nutzbarer Flächen muss daher verstärkt im Fokus der Bemühungen aller Verantwortlichen bleiben, dies vor allem angesichts der erwarteten enormen Zuwächse der Güterströme.

Anrede,

damit befinden wir uns bereits im Zentrum des heutigen Tagungsthemas: „Städtebau versus Hafennutzung“.

Konkurrierende Nutzungsansprüche ergeben sich einmal dann, wenn sich städtebauliche Begehrlichkeiten auf Hafenflächen richten. Ein Nutzungskonflikt ist dann vorgezeichnet, wenn die beanspruchten Areale noch bestimmungsgemäß genutzt oder doch noch so genutzt werden können.

Konfliktpotential kann aber auch schon dann entstehen, wenn „Wohnbebauung auf Hafennutzung trifft“, also Wohnbebauung an den

Hafen „heranrückt.“ Schon das bloße Nebeneinander von hafenwirtschaftlicher und Büro-, Wohn- oder Freizeitnutzung kann schwer beherrschbare Konflikte entstehen lassen. Gerade in jüngster Zeit waren vor allem immissionsschutzrechtliche Einwirkungen (Lärm, Luftverunreinigungen) Gegenstand heftig geführter Auseinandersetzungen (Beispiel: Neuss/Düsseldorf).

In diesen Fällen können die für die hafenwirtschaftlichen Unternehmen geltenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben zu empfindlichen Einschränkungen des Geschäftsbetriebs oder der Entwicklungsmöglichkeiten führen.

Für das Hafen- und Logistikland Nordrhein-Westfalen steht bei derartigen Restriktionen dessen Standortvorteil auf dem Spiel. Daher müssen wir gemeinsam nach rechtssicheren Lösungen zur Konfliktbeseitigung suchen.

Unsere Binnenhäfen sind Jobmaschinen. Viele sind dezentrale Knoten für den Gütertausch, die als logistische Drehscheiben die Funktionsfähigkeit der regionalen Wirtschaft sichern helfen. Sie haben aber auch eine besondere verkehrliche Bedeutung, insbesondere solche mit übergeordneter Drehscheibenfunktion. Für alle gilt, dass sie leistungsfähig sein müssen und bedarfsgerecht entwickelt werden können. Dies gelingt aber nur, wenn ausreichende Umschlag- und Logistikflächen verfügbar sind, die Entwicklungen hafenansässiger Unternehmen ohne unangemessene Beschränkungen erlauben. Nur dann wird es möglich sein, nachhaltige Wertschöpfungspotentiale am Hafenstandort zu generieren.

In der Beseitigung oder Entschärfung von Nutzungskonflikten sehe ich daher eine der zentralen Herausforderungen. In die Problematik wird uns Frau Prof. *Flämig* einen umfassenden Einblick geben.

Anrede,

besonders wünsche ich mir daher, dass planungs- und umweltrechtliche Handlungsspielräume bestimmt und somit vor allem den Planungs- und Vollzugsverantwortlichen vor Ort Orientierung gegeben wird.

Zur Haltung der Kommunen wird sich sogleich Herr Dr. *Peters* äußern. Ich bitte kommunale Entscheidungsträger, bei geplanten städtebaulichen Maßnahmen in Hafenbereichen nicht aus dem Blick zu verlieren, dass mit Hafenaktivitäten Arbeitsplätze erhalten werden, mag dies auch

bisweilen mit Lärm- und Abgasbelastungen einhergehen. Es soll damit nicht das Wort einem rücksichtslosen Betrieb emittierender Unternehmen geredet werden. Umweltstandards sind strikt den Vorgaben entsprechend einzuhalten, und Beschränkungen sind dem Stand der Technik zum Schutz der Umwelt entsprechend vorzunehmen. Für mich ist daher interessant zu erfahren, ob und wie eine „Koexistenz“ zwischen emittierenden Hafenbetrieben und (heranrückender) Wohnbebauung immissionsschutzrechtliche Vorgaben ermöglicht werden kann. Herr Prof. *Beaucamp* wird uns hierüber sicher Aufschluss geben.

Anrede,

Hafenflächen unterliegen als Teile des jeweiligen Gemeindegebiets der kommunalen Planungshoheit und damit der Bauleitplanung. Dementsprechend bestehen im Wirkungskreis der Kommunen durchaus Möglichkeiten, drohenden Konfliktsituationen frühzeitig zu begegnen.

Die Wasserflächen des Hafens sind hingegen nach Wasser- und Wasserstraßenrecht planfestzustellen. Inwieweit die unterschiedlichen Verfahren und Zuständigkeiten zu Verwerfungen, insbesondere zu zusätzlichem Aufwand nicht nur in zeitlicher Hinsicht führen, werden wir sicher von Herrn Prof. *Erbguth* erfahren, der sich auch eingehend mit den sog. Godorfentscheidungen auseinandergesetzt hat.

Da sich aber auch das Land in der Verantwortung sieht, ist beabsichtigt, das landesplanerische Instrumentarium zur Flächensicherung einzusetzen. Sedes materiae ist der neue Landesentwicklungsplan, der sich derzeit im Beteiligungsverfahren befindet. Es ist vorgesehen, in festgelegten landesbedeutsamen Häfen Flächen für hafenaffines Gewerbe bedarfsgerecht darzustellen und eine Zweckentfremdung solcher Flächen durch konkurrierende Nutzungsansprüche möglichst zu vermeiden. Dies soll nach unserer Vorstellung auch für Einschränkungen durch das Näherrücken von benachbarten Nutzungen mit erhöhten Immissionsschutzansprüchen gelten.

Ob und in welcher Form sich derartige Festsetzungen in der endabgestimmten Fassung des LEP finden werden und wie sich die Umsetzung auf der nachgeordneten Planungsebene gestaltet, bleibt abzuwarten. Wir dürfen jedenfalls auf den Vortrag von Prof. *Gärditz* gespannt sein, der uns über die Möglichkeiten und Grenzen raumordnungsrechtlicher Einwirkung unterrichtet.

Zurückhaltung lege ich mir auch hinsichtlich der Einschätzung der Nutzungskonflikte durch die Hafentreiber auf. Herr *Schäfer* wird es mir aber hoffentlich nachsehen, wenn ich an dieser Stelle auf Folgendes aufmerksam mache: Bei uns erhärtet sich der Eindruck, dass sich die Hafengesellschaften bisweilen auf verlorenem Posten befinden, wenn sie den geschilderten Restriktionen entgegentreten wollen. Denn die Kommune oder die von ihr beherrschten Stadtwerke sind regelmäßig Hauptanteilseigner der Hafengesellschaft, zugleich sind sie bzw. deren Räte die Planungsbefugten. So mag es zu erklären sein, dass Wohnbauvorhaben in oder in unmittelbarer Nachbarschaft von Hafenterritorien zwar von der Hafengesellschaft, teils sogar öffentlichkeitswirksam, bekämpft werden. Dies endet jedoch häufig in nicht befriedigenden „Kompromisslösungen“.

Der letzte Vortrag der Veranstaltung von Frau Prof. *Schlacke* erhält aufgrund der jüngsten Hochwasserereignisse besondere Aktualität. Sie wird auf umweltrechtliche Problemlagen des Hochwasser- und Naturschutzes bei der Umnutzung von Hafenterritorien eingehen.

Anrede,

freuen wir uns nun auf einen konstruktiven Austausch mit gehaltvollen Vorträgen und fruchtbaren Gesprächen am Rande der Tagung.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Übergabe an den Moderator Prof. Erbguth)