



## **Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt**

---

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) nimmt zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt Stellung. Leider ist der BÖB nicht vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) angeschrieben worden. Wir erlauben uns daher diese Stellungnahme nachfristig einzureichen.

### **Zu §6a BauNVO „Urbane Gebiete“**

Der BÖB hat sich intensiv mit der neuen eingeführten Kategorie „Urbane Gebiete“ (§ 6a BauNVO) befasst. Die Kategorie „Urbane Gebiete“ ist nach Ansicht der Binnenhäfen für die Qualifizierung von Hafengebieten vollkommen ungeeignet. Hafengebiete sollten, wie bisher, als Industriegebiet oder Sondergebiet festgelegt werden. Wir bitten um Klarstellung dieses Umstandes in der Gesetzesbegründung.

Für die Qualifizierung unmittelbar benachbarter Gebiete erscheint die Kategorie „Urbane Gebiete“ im Sinne eines Trennungs- und Abstufungsgebotes als nicht ausreichend. Idealerweise schließen Gewerbegebiete oder Industriegebiete an Hafengebiete an. Da eine ausreichende Trennwirkung der Kategorie „Urbane Gebiete“ aber eine der Intentionen dieser neuen Regelung ist, muss sie hierfür, aus unserer Sicht, als ungeeignet bewertet werden.

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre haben auch benachbarte Mischgebiete zu größten Problemen für Häfen geführt. Nicht selten sind die eigentlichen Absichten konterkariert worden, in dem in diesen Mischgebieten am Ende Anteil von 90 Prozent Wohnen und nur noch 10 Prozent Gewerbe zu verzeichnen sind. Der Gesetzgeber sollte sich mit dieser praktischen Entwicklung auseinandersetzen und diese berücksichtigen.

Wir erwarten, dass Kommunen den neuen Gebietstyp verstärkt nutzen, um Wohnbebauung näher an bestehende gewerbliche Nutzungen heranrücken zu lassen. Konflikte werden damit wahrscheinlicher, spätestens dann, wenn ein bestehender Gewerbebetrieb mit Lärmemissionen expandieren möchte, ein in einer freien Marktwirtschaft legitimer Wunsch und nebenbei eine Frage der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Vergrößern Kommunen ihr theoretisches (Wohn)Baugebiet durch die Einführung von urbanen Gebieten, so erweitern sie damit die Gebiete mit der beliebtesten Nutzung, schränken aber gleichzeitig die Ausweitung von Gewerbe- und Industriegebieten ein. Pufferflächen, die

---

der Abnahme des Schallpegels von einer Baugebietskategorie zur nächsten dienen, entfallen. Dies schadet der Entwicklung von Industrie- und Logistikflächen.

Nach unserer Ansicht haben Kommunen, wenn sie (Teil-)Inhaber der Grundstücksflächen sind, kein Interesse, Gewerbegebiete auszuweisen, wenn sie ein "urbanes Gebiet" ausweisen können, um durch Wohnungsbau dem Wohnungsmangel zu begegnen.

Entlang der Flüsse liegen die entscheidenden Standorte für Logistik. Der neue Gebietstyp wird es leichter machen, solche potentiellen Flächen für allen Gebietstypen zu nutzen, so dass sie für Logistik und Infrastruktur zweckentfremdet werden. Der schon jetzt vorhandene Flächenmangel für Häfen verschärft sich dadurch weiter.

Auch besteht die reale Gefahr, dass bestehende Gewerbegebiete zu „Urbanen Gebieten“ "heruntergestuft" werden.

### **Zu §1 Abs. 6 und §9 BauGB**

In § 1 Abs. 6 BauGB sind die Belange aufgelistet, die im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sind. Dieser Katalog soll ergänzt werden um Belange im Fall von schweren Unfällen oder Katastrophen, die für die Vorhaben von Bedeutung sind. Durch die Möglichkeit, dass in § 9 BauGB Bestimmungen aufgenommen werden, die ermöglichen, Abstände zu Störfallbetrieben und potentiellen Störfallbetrieben zu regeln, entstehen gravierende neue Entwicklungen.

Dem Grunde nach obliegt den Gemeinden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auch jetzt schon, dem Störfallrecht als Belang Genüge zu tun. Das Problem ist jedoch, dass das europäische Recht vorsieht, dass die öffentlichen Stellen bei der Flächenpolitik dies zu berücksichtigen haben (damit auch die Bauleitplanung). Im deutschen Recht wurde das Störfallrecht jedoch so konzipiert, dass der Betreiber eines (potentiellen) Störfallbetriebes die Sicherheitsabstände einzuhalten hat. Diese Pflicht verbleibt grundsätzlich beim Anlagenbetreiber, während nun die Kommunen die Möglichkeit erhalten, Sicherheitsabstände zu regeln. Anlagenbetreiber nehmen diese Pflicht aktuell sehr ernst.

Nach der bekannten Vorgehensweise zahlreicher Städte, die das Wohnen am Wasser planen, droht hier das Heraufbeschwören von Konfliktfällen. Wichtiger wäre daher, dass diese Sicherheitsabstände bundeseinheitlich, z.B. in einer Verordnung oder einem Gesetz geregelt werden und nicht der Bauleitplanung den Kommunen überlassen werden. Auch die Regelung in einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift (vergleichbar der TA Lärm oder der TA Luft) wäre aus Sicht von Häfen und den in Häfen angesiedelten Industriebetrieben praktikabler als eine rein kommunale Regelung.

---

Grundsätzlich sind daher die Regelungen zu Sicherheitsabständen zu begrüßen, lediglich die Ansiedlung auf kommunaler Ebene ist überaus problematisch. Wir bitten den Gesetzgeber dringend, dies im Gesetz anzupassen.

Im Rückschluss auf die Einführung der Kategorie „Urbane Gebiete“ halten wir fest, dass gerade in Gewerbe-, Kern- und Industriegebieten sowie Häfen die Möglichkeit störender Ansiedlungen benötigt wird. Wohnen wiederum ist unverträglich mit Störungs- und emissionserheblichen Gebieten. Gerade die Abstände, die nach § 50 BImSchG eigentlich einzuhalten sind, um störende und schutzwürdige Nutzungen voneinander zu trennen, werden durch die Einführung der Kategorie „Urbane Gebiete“ grundsätzlich und praktisch in Frage gestellt. Dies ist eine bedenkliche Entwicklung und wird dazu führen, dass in Brachflächen, in Industrie- und Gewerbegebiete hinein „Keile“ getrieben werden können, um so sukzessive das Wohnen in attraktiven Lagen und am Wasser zu verfolgen, um so störende Gewerbebetriebe weiter zurückdrängen zu können. Mit dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ist dies eben nicht vereinbar.

### **Fazit**

Die Binnenhäfen halten die Einführung eines neuen Gebietstyps „Urbane Gebiete“ für nicht erforderlich, da die Problemlagen (vgl. diverse Ansiedlungen auf Konversionsflächen) mit dem bestehenden Instrumentarium gut bewältigt werden können. Es gibt zum Beispiel die Möglichkeit einen Bereich als besonderes Wohngebiet zu überplanen.

Ziel sollte sein, die Häfen als Infrastruktur dem Industriegebiet weiterhin gleichzusetzen und die Festsetzung von „urbanen Gebieten“ dem Nutzungszweck der Häfen nachzuordnen, das heißt eine herannahende Bebauung nicht zuzulassen und Bestandschutz auf bestehendes und angrenzendes Gebiet zu gewährleisten.

Die Vorschläge des DIHK zur Ausgestaltung des § 6 a BauNVO, für den Fall, dass die Kategorie „Urbanes Gebiet“ aufrecht erhalten wird, sind zielführend um auch Hafengebiete entsprechend zu schützen. Der DIHK Vorschlag sieht dazu vor, dass § 6 a BauNVO vorwiegend zur Entwicklung von Gewerbegebieten dient und neue Wohnbebauung nur untergeordnet zulässt. Eine entsprechende Klarstellung des Gesetzgebers ist zwingend geboten.

In diesem Kontext tragen wir den Vorschlag des DIHK mit, den TA Lärm Grenzwert für „Urbane Gebiete“ denen von Gewerbegebieten mit tags 65 dB(A) und 50 dB(A) gleichzusetzen.

Sicherheitsabstände von Störfallbetrieben sollten bundeseinheitlich, z.B. in einer Verordnung oder einem Gesetz geregelt werden und nicht der Bauleitplanung der Kommunen überlassen werden.

Boris Kluge, BÖB-Geschäftsführer, Berlin, 22. Juli 2016