

Adresse Absender

An:  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung  
Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg

[Bauleitplanung-LP@bsw.hamburg.de](mailto:Bauleitplanung-LP@bsw.hamburg.de)

## **Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 10**

Die folgenden Einwendungen erhebe ich als Anwohner/in des Plangebiets (oder: im Plangebiet Beschäftigte) und damit direkt von den Planungen Betroffene. Außerdem erhebe ich Einwendungen auch als Mutter/Vater von x Kindern im Alter von x, die den Schulcampus Lohsepark als weiterführende Schule besuchen sollen.

Fristgemäß erhebe ich folgende Einwendungen gegen den Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 10:

### **1. Auslegung während der Corona-Pandemie nicht ausreichend**

Die Frist für die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 läuft vom 24.3.2020 bis zum 8.5.2020. Die Präsidialabteilung der Behörde hat in ihrer Mail vom 22. April 2020 zur „Auslegung Bebauungsplan HafenCity 10“ geschrieben: „Natürlich achten wir auch in diesen außergewöhnlichen Zeiten die berechtigten Interessen der Bürgerinnen und Bürger und die gesetzlichen Vorgaben für die Beteiligung in Bauleitplanverfahren. Die Regelungen der Allgemeinverfügung bzw. der neuen Rechtsverordnung gewährleisten weiterhin die Möglichkeit für die Öffentlichkeit zur Teilnahme an einem Bebauungsplanverfahren oder anderen Verwaltungsverfahren und die Durchführung einer öffentlichen Auslegung eines Bebauungsplans. Die Allgemeinverfügung vom 22.03.2020 und die SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung vom 2. April 2020 nehmen jeweils „Gerichte und Behörden oder andere Hoheitsträger sowie andere Stellen oder Einrichtungen, die öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrnehmen, soweit diese nicht gesondert eingeschränkt sind oder diese nicht für den Zutritt durch Nichtbedienstete gesperrt sind“ ausdrücklich vom Ansammlungsverbot aus (Ziffer 4. e) der Allgemeinverfügung, § 3 Abs. 1 Nr. 5 der Verordnung).“

Eine öffentliche Auslegung in der Zeit der Allgemeinverfügung schränkt das Recht darauf ein, Gehör zu finden. Denn insbesondere Risikogruppen ist es während der Corona-Pandemie nicht möglich, die Unterlagen in der Behörde einzusehen – da sie hier zwangsläufig in Kontakt mit anderen Personen kommen, etwa im Öffentlichen

Nahverkehr oder aber in der Behörde selbst. Es gibt aber keine gesetzliche Einschränkung, dass nur jene ihre Bürgerrechte wahrnehmen dürfen, die über einen Internet-Anschluss verfügen und daher die Unterlagen digital einsehen können.

Ebenfalls fällt während der Auslegungsfrist die Möglichkeit aus, sich über einen öffentlichen Internetanschluss Einsicht in die Planunterlagen zu verschaffen: Zum einen würde dies wieder das Kontakt- und Infektionsrisiko bergen, zum anderen sind sowieso sowohl öffentliche Einrichtungen mit Internetzugang, wie Bibliotheken, auch etwa Internet-Cafés während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 geschlossen. Die Behörde hätte die öffentliche Auslegung daher erst nach einer angemessenen Frist nach Ende der Allgemeinverfügung, also mindestens 30 Tage danach, beenden dürfen.

Das Bürgerrecht auf rechtliches Gehör ist auch deshalb in dem Planverfahren HC 10 zum jetzigen Zeitpunkt eingeschränkt, weil es ein Versammlungsverbot gibt. Die Bürger haben daher keinerlei Möglichkeit, sich gegenseitig über das Verfahren und die Planungen zu informieren und auszutauschen.

In dem o.g. Schreiben der Präsidialabteilung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen heißt es auch: „Aufgrund des erheblichen Wohnungsmangels dürfen auch in schwierigen Zeiten – ausgelöst durch eine Pandemie – die Bauwirtschaft im Allgemeinen und der Wohnungsbau im Besonderen nicht zum Erliegen kommen. Mir ist bewusst, dass die meisten Wohnungen im Gebiet des Bebauungsplans HafenCity 10 bereits fertig und bezogen sind. Hier geht es aber auch oder insbesondere um Arbeitsplätze.“

Dies bedeutet, dass die Behörde das Rechtsgut „menschliches Leben“ (also das Leben der Risikogruppen, die durch die Corona-Pandemie gefährdet sind) abwägt gegen das Rechtsgut „Arbeitsplätze“. Dies ist nicht nur moralisch fragwürdig, sondern widerspricht auch dem Grundgesetz. Der Staat hat die aus Artikel 1 und 2 des Grundgesetzes abgeleitete Pflicht, sich schützend und fördernd vor menschliches Leben zu stellen. Das Schutzgut Leben steht also über „Arbeitsplätzen“. Deshalb darf die Stadtentwicklungsbehörde auch nicht das Leben von Risikogruppen in Gefahr bringen, indem sie BürgerInnen ohne Internetanschluss während Corona-Pandemie und Allgemeinverfügung vor die Wahl stellt, auf ihre Bürgerrechte zu verzichten oder ihr Leben in Gefahr zu bringen.

Die Behörde muss daher den Bebauungsplan-Entwurf HC 10 nach Beendigung der Allgemeinverfügung nochmals öffentlich auslegen.

## **2. Verkehr**

### **a) Verkehrszahlen sind falsch berechnet**

Am 17.2.2020 wurden in der Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung von Vertretern der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Versmannstraße im Jahr 2030 mündlich dargestellt: Es würden laut einer neuen Prognose des Verkehrsbüros Argus, die für die HafenCity Hamburg erstellt worden sei, nur ungefähr 28.000 Kfz/Tag in der Versmannstraße erwartet. Dies liege unterhalb der zu den Unterlagen des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 gehörenden Luftschadstoffuntersuchung vom 27.11.2017, die für das Jahr

2030 in der Versmannstraße von 30.364 Kfz/Tag ausgeht. Die gleichen Zahl hat der Senat wenige Tage zuvor in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Heike Sudmann genannt: „Für den Abschnitt der Versmannstraße in Höhe des Schulcampus weist der derzeitige Entwurfsstand eine Verkehrsmenge von ca. 28.000 Kfz werktags aus, d.h. etwas weniger als in der Luftschadstoffprognose im Jahr 2017 angenommen wurde.“ (**Drucksache 21/20107**) Hier allerdings bezog sich der Senat auf eine noch in Arbeit befindliche Argus-Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2035.

Der Vertreter der Stadtentwicklungsbehörde bezog sich in seinen Ausführungen während der Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung hingegen explizit auf die Unterlage „Verkehrsseminar HafenCity/Prüfaufträge vom 2.9.2019“, die für die Versmannstraße 27.900 Kfz/Tag im Jahr 2030 prognostiziert. Die in diesen Prüfaufträgen genannten Verkehrszahlen waren der Behörde also zum Zeitpunkt der Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung bekannt.

Die Verkehrsprognose aus dem Luftschadstoffgutachten von 2017 geht von 30.364 Kfz/Tag auf der Versmannstraße aus. Weder in diesem Gutachten noch in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 ist erwähnt, dass diese Verkehrszahl voraussetzt, dass die Großmarktbrücke gebaut ist. Dies hätte die Behörde aber kenntlich machen müssen. Deshalb ist die Verkehrsplanung nicht transparent und nachvollziehbar oder sogar irreführend.

Hinzu kommt: Auch die 27.900 Kfz/Tag aus dem Argus-Prüfauftrag von 2019 setzen voraus, dass die Großmarktbrücke gebaut ist. Der Argus-Prüfauftrag von 2019 nennt eine Prognose für 2030 für den Fall, dass die Großmarktbrücke nicht gebaut wird: 36.200 Kfz/Tag, also etwa 20 Prozent mehr, als in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 genannt. Der Vertreter der Behörde für Stadtentwicklung räumte bei der o.g. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung dann auch ein, dass die von ihm genannte Prognose von 28.000 Kfz/Tag den Bau der Großmarktbrücke voraussetze.

Diese Kfz-Prognosen und deren Voraussetzungen (insbesondere der Bau/Nicht-Bau der Großmarktbrücke) sind demnach der Stadt bzw. Behörde bereits seit September 2019 bekannt gewesen. Der Bau der Großmarktbrücke aber wurde schon 2013 vom Hamburger Senat zurückgestellt; daran hat sich bis heute nichts geändert.

Grundsätzlich müssen alle bekannten Daten (gem. § 2 Abs. 4 BauGB die Belange nach gegenwärtigem Wissensstand) und Fakten eingearbeitet und abgewogen werden und je nach Ergebnis ggf. in der Planung berücksichtigt werden. Insbesondere Belange mit voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen müssen ermittelt und im Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht hätte auf diese bekannten Daten und Fakten angepasst werden müssen, denn schon im Luftschadstoffgutachten werden bei 30.364 Kfz/Tag die Belastungen als erheblich eingestuft und die Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe an einigen Stellen überschritten.

Der B-Plan muss daher in Bezug auf die o.g. Prognose des Argus-Prüfauftrags geändert und sodann erneut ausgelegt werden.

Ein erheblicher Teil des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs, auf Versmannstraße, Versmannstraße/Überseeallee und Shanghaiallee wird durch das südliche Überseequartier erzeugt; dies ist der Behörde bekannt. Hier sind zwischen 2016 und 2018 die Flächen u.a. für Gastronomie und Kreuzfahrtterminal erhöht worden, auch dies ist der Behörde bekannt. Dies führt automatisch zu einem höheren Verkehrsaufkommen.

Es der Verkehrsplanung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 aber nicht zu entnehmen, welche Kfz-Frequenzen, ermittelt auf welchem Planstand des südlichen Überseequartiers, durch das südliche Überseequartier erwartet werden und wie sich Veränderungen z.B. in den Flächen für verschiedene Nutzungen im südlichen Überseequartier auf den Kfz-Verkehr auswirken. Auch ist nicht aufgeführt, welche Annahmen in Bezug auf die Flächen, Nutzungen, Stellplatzzahlen und Kfz-Frequenzen der Verkehrsplanung zugrunde gelegt wurden.

Hier hat ein Abwägungsausfall stattgefunden, in dem diese Aspekte nicht untersucht wurden. Der Bebauungsplan-Entwurf ist in seiner Abwägung entsprechend unvollständig. Der B-Plan muss erkennbar machen, welche konkreten Annahmen er im Bereich des Verkehrs zugrunde legt und dabei auch die zukünftigen Nutzungen realistisch abbilden.

Der B-Plan ist in dieser Hinsicht zu überarbeiten und erneut auszulegen.

#### **b) Argumentation zur Flottenzusammensetzung genügt nicht wissenschaftlichen Grundsätzen**

In der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 10 heißt es: „Durch den in der Untersuchung gewählten sehr konservativen Ansatz hinsichtlich der Immissionsvorbelastung aus dem Jahr 2016 in Kombination mit der Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2030 bei einer Flottenzusammensetzung für das Jahr 2020 ist eine Überschätzung der tatsächlichen Belastung und eine Einhaltung der Grenzwertes an diesem Ort zu erwarten.“ An anderer Stelle heißt es: „Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch die gewählte Prognosemethodik die tatsächliche Belastung voraussichtlich überschätzt wurde.“ (S. 33 der Begründung)

Der B-Plan muss bei seiner Abwägung sich auf wissenschaftliche oder rechtliche Grundsätze beziehen. Eine Begründung wie „voraussichtlich überschätzt“ genügt diesen Anforderungen nicht. Die Aussage „voraussichtlich überschätzt“ ist derart unspezifiziert, dass Ableitungen aus dieser Aussage entsprechend „willkürlich“ sind. Hier wurde sowohl der Pfad der Wissenschaft verlassen und durch eine logisch nicht näher analysierbare Spekulation ersetzt. Mit gleichem Recht kann demnach hier behauptet werden, die Belastungen würden durch die Prognosemethodik unterschätzt. Die Argumentation innerhalb einer Abwägung muss wissenschaftlichen Grundsätzen genügen und für Dritte nachvollziehbar sein. Eine Überarbeitung des B-Plan scheint in diesem Punkt höchst notwendig.

#### **c) Umweltberichte zu Lärm und Luftschadstoffen sind fehlerhaft**

Gerade im Bereich des Knotenpunkts Versmannstraße/Überseeallee und auch in Teilen der Shanghaiallee besteht bereits laut schalltechnischer Untersuchung und auch der Darlegungen in der Begründung eine deutliche Belastung der angrenzenden Nutzungen, hier ist vor allem die geplante, als sensibel einzustufende

Schulnutzung nördlich der Versmannstraße zu benennen (siehe auch d)): „Die höchsten Lärmbelastungen an den Straßen ergeben sich entlang der Shanghaiallee und Überseeallee/Versmannstraße mit ca. 71-73 dB(A) tags an den der Straße zugewandten Gebäudeseiten.“ (S. 25) Schon nach der Prognose auf Basis von 30.364 Kfz wird der von der Behörde selbst festgesetzte Wert 60db/A nicht auf einem kleinen Teil, sondern auf einer größeren Schulhoffläche überschritten werden, erst recht der von der WHO empfohlene Wert von 55 db(A).

Deswegen ist hier sicherzustellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, auch bei der höchstanzunehmenden Belastung von 36.200 Kfz/Tag die gesetzlichen und auch die von der Behörde festgesetzten Grenzwerte einzuhalten.

Gleiches gilt für die Luftschadstoffe. Das Luftschadstoffgutachten 2017 hatte ergeben: „Erwartungsgemäß ist die höchste mittlere NO<sub>2</sub>-Konzentration über den Fahrbahnen der Überseeallee / Versmannstraße sowie der Shanghaiallee festzustellen. Unmittelbar oberhalb der Fahrbahnen im Bereich von ein bis zwei Metern werden Konzentrationen von bis zu 51 µg/m<sup>3</sup> erreicht. Der Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> wird damit deutlich überschritten.“ In der Begründung heißt es: „Im südöstlichen Teilbereich des Untersuchungsgebiets an der Nordfassade des Kerngebiets „MK 8“ wurde bis ca. 6 m oberhalb der emittierenden Straßenfahrzeuge (erweiterte Erdgeschosszone) eine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 2 µg/m<sup>3</sup> berechnet.“ Es fehlen Angaben zu maximalen Einzelwerten, da auch sehr hohe Einzelwerte bereits zu Krankheiten führen können.

Dies ist insbesondere relevant für die Schule, da Schulräumlichkeiten nicht über Klimaanlage verfügen und prinzipiell über die Fenster gelüftet wird. In einer noch gültigen Richtlinie der Hamburger Gesundheitsbehörde von 2008 (<https://www.hamburg.de/contentblob/1016502/cccd8a6dce16dd178eb5c5828d3fd91b/data/lueften-von-klassenraeumen.pdf>) heißt es dazu: „Beim Bau von Schulen geht man von einem bestimmten Raumvolumen pro Kind aus. Bei einer Klassenbelegung mit mehr als 20 Kindern reichen Pausenlüftungen allein in der Regel nicht für eine gute Luftqualität aus. Vielmehr ist mindestens jede halbe Stunde 5 Minuten lang zu lüften, um die Richtwerte für Kohlendioxid sicher einzuhalten.“ Weiterführende Schulen wie der Schulcampus haben Klassengröße von mehr als 20 Schülerinnen und Schülern. Das Lüften würde bei den prognostizierten Luftschadstoffen und Lärmimmissionen durch den Kfz-Verkehr an der Versmannstraße zu Belastungen im gesundheitsgefährdenden Bereich führen.

Die Behörde hätte also ermitteln müssen, welche Auswirkungen die im Argus-Prüfauftrag prognostizierte Zahl von 36.200 Kfz/Tag auf die Umweltberichte hat. Und sie hätte in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 offen legen müssen, dass die genannten Verkehrsprognosen den Bau der Großmarktbrücke voraussetzen. So aber ist die Verkehrsplanung in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 nicht nachvollziehbar.

Die gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxide werden zudem laut Luftschadstoffgutachten auch an der Shanghaiallee, Ecke Koreastraße überschritten. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 aber nicht erwähnt – aber die Behörde hätte diese Überschreitung in ihrer Begründung nennen müssen. Denn in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 ist festgesetzt, dass hier „im Kerngebiet „MK 2“ mindestens 2.000 m<sup>2</sup> der Geschossfläche für

Wohnungen vorzusehen sind (vgl. § 2 Nummer 2.5)“. Die Behörde hat in der Begründung nur empfohlen, diese Wohnungen in höheren Geschossen und am Lohsepark zu bauen. Sie hätte dies aber festsetzen müssen, damit keine Wohnungen in dem Bereich gebaut werden können, in dem die gesetzlichen Grenzwerte bereits jetzt überschritten werden.

Auch die Feststellung aus der Luftschadstoffuntersuchung (eine der Anlagen zum vorliegenden Bebauungsplan), dass die NO<sub>2</sub>-Konzentration in der Shanghaiallee und der Überseeallee/Versmannstrasse im Bereich von ein bis zwei Metern über der Fahrbahn (also da wo ein normaler Mensch atmet) Werte von bis zu 51 µg/m<sup>3</sup> erreicht (siehe S. 15 der Luftschadstoffuntersuchung), wird in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf HC 10 nicht genannt.

Die Behörde hätte Minderungsmaßnahmen festlegen müssen, da bereits auf der – zu geringen – Verkehrsprognose beruhenden Kfz-Zahlen im Luftschadstoffgutachten eine Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte für das Jahr 2030 ermittelt wurde. Die Behörde muss auf Basis der ihr inzwischen bekannten oben genannten Verkehrsschätzung von Argus auch für diesen Bereich eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung, darunter ein neues Luftschadstoffgutachten und eine neue schalltechnische Untersuchung, anfertigen lassen, siehe oben.

Bei den Werten für die Belastung durch Feinstaub PM-10 und PM-2,5 im Plangebiet, mit der höchsten Belastung an der Shanghaiallee sowie der Überseeallee/Versmannstrasse, weichen die gegebenen Werte im vorliegenden Bebauungsplan (23 µg/m<sup>3</sup> PM-10 und 14 µg/m<sup>3</sup> Pm-2,5) und in der Luftschadstoffuntersuchung (28 µg/m<sup>3</sup> PM-10 und 17 µg/m<sup>3</sup> PM-2,5) voneinander ab. Diese Abweichung wird nicht erläutert. Damit sind die Werte, wie auch die Verkehrsplanung und ihre Umweltfolgen insgesamt, intransparent und nicht nachvollziehbar.

Im vorliegenden Bebauungsplan HC 10 wird festgestellt, dass, aufgrund von Verkehrslärm entlang der Shanghaiallee und der Überseeallee/Versmannstrasse mit 71-73 dB(A) tags und 61-63 dB(A) nachts die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes beträchtlich überschritten werden (siehe S.25). Die Grenzwerte sind 59-64 dB(A) tags und 49-54 dB(a) nachts, je nachdem ob es sich um „Allgemeine Wohngebiete“ oder „Kerngebiete“ handelt (siehe Schalltechnische Untersuchung). Die Lärmbelastung liegt auch über den Werten (70 tags und 60 nachts), ab denen nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Gesundheitsgefahren nicht mehr ausgeschlossen werden können.

Das heißt, dass die Grenzwerte für Kerngebiete um 7-9 db(A) tags und nachts und für Allgemeine Wohngebiete um 12-14 db(A) tags und nachts überschritten werden.

Im vorliegenden Bebauungsplan werden diese Grenzwertüberschreitungen, und Möglichkeiten diese abzumildern, ausschließlich im Zusammenhang mit Innenräumen behandelt. Sie müssen aber auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Freiräume betrachtet werden. Geht es doch in diesem Fall um die „boulevardartig gestaltete Shanghaiallee“ mit ihren „interessanten Binnenqualitäten“ (S.11), die bei dem vorliegenden Verkehrslärm nicht von den Anwohnern und Besuchern erlebt werden können. Und es geht auch um die

Versmannstrasse/Überseeallee, die die südliche Begrenzung des zentralen Lohseparks bildet und die unter anderem am geplanten Schulcampus, Außenbereichen der HafenCity Universität, dem Ausgang der Gedenkstätte und an einem Jugend- und Familienhotel mit Außenspielplatz vorbeiführt. All diese Bereiche sind für den Aufenthalt im Freien vorgesehen, liegen aber an einer Strasse, deren Verkehrslärm nicht nur potentiell gesundheitsschädlich ist, sondern wo auch ein Gespräch in normaler Sprechlautstärke nicht möglich ist.

Der Umweltbericht ist also unvollständig und fehlerhaft. Die o.g. 36.200 Kfz/Tag auf der Versmannstraße hätten im Umweltbericht erwähnt und eingearbeitet werden müssen. Darauf aufbauend hätte sodann das Luftschadstoff- und Lärmgutachten erstellt werden müssen.

Deshalb müssen neue Luftschadstoff- und Lärmgutachten erstellt werden, die die o.g. Grunddaten berücksichtigen. Sodann muss eine erneute Abwägung der Nutzungsalternativen erfolgen inklusive einer Abwägung, wie die zukünftigen Umweltbelastungen möglichst minimiert oder kompensiert werden können. Dem muss dann eine erneute Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 inklusive Begründung folgen.

#### **d) Zu hohe Lärmbelastung für den Schulcampus und die Wohnbebauung**

Auch die Belastung durch die Pfeilerbahn wirkt lärmtechnisch auf die Schulfläche ein. „Die Lärmbelastungen entlang der Pfeilerbahn sind gegenüber den Straßen weiter erhöht. Während des Tagzeitraums treten Lärmbelastungen an den zur Bahn ausgerichteten Gebäudeseiten zwischen 70-77 dB(A) auf.“ Sollte sich also die Lärmbelastung auch entlang der Versmannstraße / Überseeallee erhöhen, würde eine potenzierte Lärmbelastung hier auf das Schulgebäude einwirken.

In der Summe besteht also eine potenzielle Gesundheitsgefährdung durch den Lärm. Dabei ist das Schulgrundstück im Besonderen belastet: „Es ist somit festzustellen, dass entlang der Shanghaiallee, der Überseeallee/Versmannstraße sowie entlang der Pfeilerbahn die juristisch definierte Schwelle zur potentiellen Gesundheitsgefahr durch Lärm überschritten wird.“ Die vorgenannte Aussage müsste für jeden Planer ein Warnsignal sein und sollte dazu führen, dass andere Lösungen gesucht werden, um sowohl das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Grundgesetz Art. 2 (2)) als auch das in § 1 (6) des Baugesetzes formulierte allgemeine Ziele der Bauleitplanung wie Nr. 1 "die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung," sowie § 1 (5) Satz 2 "Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern" ausreichend zu berücksichtigen. Dies hat aber offensichtlich nicht stattgefunden.

Die Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird zwar in der Begründung vermerkt, ebenso dass die Schüler „nur“ den Tag an der Schule verbringen – aber das kann durchaus bis zu 10 bis 12 Stunden am Tag bedeuten, gerade in Hinblick auf die oft durch Schulen angebotenen Betreuungs- und Beschäftigungsangebote, wie schulische und außerschulische Angebote. Denn weiterführende Schulen bieten Betreuungen an von 6 oder 7 bis 18 Uhr. Wie wird über die Festsetzungen sichergestellt, dass die Kinder über den Tag nicht einer zu

großen Lärmbelastung ausgesetzt sind und auch das Lernen in einem größtenteils störungsfreien Umfeld erfolgen kann?

Weiterhin ist auch damit umzugehen, dass nicht nur das Schulgebäude, sondern auch der Schulhof ebenerdig wie auf dem Dach durch Lärm belastet ist – es gibt damit auch im Außenbereich der Schule keine Ruhebereiche für die Schülerinnen und Schüler und auch nicht für das Lehrpersonal.

Die Behörde hätte in diesem Bereich zusätzlich lärmgutachterlich abprüfen müssen, welche Variante den größtmöglichen Schallschutz für die Schule gegenüber der Schienenwege und Straßenverkehrsflächen bietet. Denn Schulen stellen sensible Nutzungen dar. Die Behörde aber setzt die falsche Priorität und wägt falsch ab: „Mittels städtebaulich und architektonisch noch vertretbarer Schallschutzmaßnahmen kann überwiegend die Einhaltung eines Tagpegels in Höhe von 60 dB(A) erreicht werden.“

Eine „überwiegende Einhaltung“ ist auch eine Nicht-Einhaltung. Die Behörde hätte also eine alternative städtebauliche Planung prüfen müssen, die die sensible Nutzung durch die SchülerInnen gegenüber städtebaulichen und architektonischen Kriterien innerhalb eines Variantenvergleichs priorisiert und die den von der Behörde selbst gesetzten Grenzwert von 60 db/A auf dem gesamten Schulhof, besser noch den von Behörde in der Begründung genannten, von der WHO empfohlenen Grenzwert von 55 db(A) einhält.

Aus diesem Grund wird im Baugesetzbuch in § 3 (1) gefordert, dass "(1) Die Öffentlichkeit ... möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten;. Die hier explizit angesprochene Vorstellung und Analyse von Varianten innerhalb des Beteiligungsverfahrens hat bislang jedoch nicht stattgefunden.

Deshalb muss die Vorstellung von Varianten gemäß BauGB § 3 (1) für das Plangebiet nachgeholt werden, um die Möglichkeiten und den Aufwand einer reduzierten Lärmbelastung öffentlich erörtern zu können. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist entsprechend BauGB § 3 (1) anschließend erneut durchzuführen.

In der Begründung für den Bebauungsplan-Entwurf HC 10 wird für die Gemeinbedarfsfläche festgesetzt:

"In der Fläche für den Gemeinbedarf (Schule/Kita) muss ein **ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen für schulbezogene lärmempfindliche Räume (zum Beispiel Klassenräume, Pausenräume, Bibliotheksräume) geschaffen werden, der es ermöglicht**, dass durch die baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den lärmempfindlichen Räumen ein Innenraumpegel von 35 dB(A) während der Tagzeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 7 Satz 1)."

Es wird für die gewerblichen Nutzungen festgesetzt:



"Für **gewerbliche Nutzungen** entlang der Straßen und der oberirdischen Bahnanlagen wird festgesetzt, dass **Aufenthaltsräume zunächst möglichst an lärmabgewandten Seiten orientiert werden sollen**. Für die Räume, bei denen eine lärmabgewandte Orientierung nicht möglich ist, ist ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen zu schaffen: Entlang der Shanghaiallee, der Überseeallee, der Versmannstraße, der Koreastraße, der Stockmeyerstraße und der **oberirdischen Bahnanlagen sind Aufenthaltsräume für gewerbliche Nutzungen – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – durch geeignete Grundrissgestaltung den Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen**. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (vgl. § 2 Nummer 8).“

Hier wird zwischen den gewerblichen Nutzungen und der schulischen Nutzung soweit unterschieden, dass bei den gewerblichen Nutzungen bestimmte Räume möglichst an der Verkehrslärm abgewandten Seite anzuordnen sind und bei der Schule nur auf einen ausreichenden Schallschutz abgestellt wird. Hier aber muss ebenfalls ein vorrangiges Ziel darin bestehen, besonders schützenswerte schulische Räume zu ermitteln und diese vornehmlich an der dem Verkehrslärm abgewandten Seite anzuordnen.

Weiterhin wird in der Festsetzung zum Schallschutz nur auf schulische Nutzungen abgestellt. Dabei sind bei der auch auf der Fläche vorgesehenen Kita ebensolche Vorkehrungen wie für die schulischen Nutzungen vorzusehen. Auch in Bezug auf die darüber hinausgehende Nutzung der Fläche für gemeinbedarfliche Nutzungen sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen dringend erforderlich und damit festzusetzen. Dies ist in dem Bebauungsplan-Entwurf HC 10 ebenfalls unterlassen worden.

Das entsprechende Lärmgutachten hätte auf die erweiterten Nutzung der Fläche angepasst werden müssen. Denn Kitas haben durchaus andere Ansprüche, als wiederum Schulen sie haben, sind aber genauso als sensibel einzustufen. Auch da Kita-Kinder bis zu 12 Stunden in der Kita verbleiben und auch öfter / länger die Außenflächen der Kita nutzen, ist hier ein Ausschlussbereich für bspw. solche Außennutzungen zu definieren und eine gesonderter Schutz durch Festsetzung zu fordern.

Das entsprechende Lärmgutachten hätte auf die erweiterten Nutzung der Fläche angepasst werden müssen. Denn Kitas haben durchaus andere Ansprüche, als wiederum Schulen sie haben, sind aber auf Grund der Empfindlichkeit der betroffenen deutlich jüngeren Personen als besonders schützenswert einzustufen. In diesem Zusammenhang muss erneut auf das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit (Grundgesetz Art. 2 (2)) – hier insbesondere in Verbindung mit der Empfindlichkeit und besonderen Schutzbedürftigkeit von Kindern im jungen Alter – hingewiesen werden. Auch muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Vereinte Nationen Kinderrechtskonvention (VN-Kinderrechtskonvention) seit 1992 in Deutschland in Kraft ist und die dabei zunächst erklärten Vorbehalte 2010 zurückgezogen wurden.

Die VN-Kinderrechtskonvention gilt in Deutschland im Range eines Bundesgesetzes. In Artikel 6 (2) ist formuliert: (2) Die Vertragsstaaten gewährleisten in größtmöglichem Umfang das Überleben und die Entwicklung des Kindes. Die Gewährleistung eines größtmöglichen Umfangs für die Entwicklung des Kindes wird offensichtlich vom Bebauungsplan-Entwurf Hafencity HC 10 verletzt, wenn Kinder erhöhten Lärmwerten in gesundheitsschädigendem Ausmaß ausgesetzt werden und Minderungsmaßnahmen, d.h. alternative Schulstandorte mit geringerer Lärmbelastung, offensichtlich nicht bei der Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 in die Abwägung einbezogen wurden. Eine entsprechende Dokumentation von Alternativ-Standorten und deren Vor- und Nachteile hätte im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß BauGB § 3 (1) als „Variantenprüfungen“ erfolgen müssen. Dies hat jedoch – nach bisheriger Dokumentation – nicht stattgefunden. Deshalb müssen Varianten geprüft und der Bebauungsplan-Entwurf HC 10 erneut ausgelegt werden.

Es wird im Umweltbericht darauf eingegangen, dass die oberirdische Bahnanlage den Schulhof nicht dauerhaft, sondern nur periodisch lärmbeeinträchtigt. Dabei wird verkannt, dass aufgrund der starken Frequentierung der Strecke im Jahr 2030 im rechnerischen Tagesdurchschnitt alle drei Minuten ein Zug an dem Schulhof vorbeifährt – zu Stoßzeiten ist die Frequenz also deutlich höher (und in der Nacht niedriger). Dies ist nicht nur als eine periodische Beeinträchtigung der Fläche einzustufen.

Zusätzlich wird durch die Kapazitätssteigerung des Hauptbahnhofes, auch durch den geplanten Ausbau des Bahnhofs, mit einer Erhöhung der Bahnfahrten entlang der Strecke zu rechnen sein. Außerdem erhöht der bereits zur Auslegung dieses Bebauungsplan-Entwurfs öffentlich bekannte „Deutschlandtakt“ die Zugfrequenz im Prognosejahr 2030 deutlich. Dies ist der Behörde soweit bekannt (siehe Ausführungen zur elektromagnetischen Strahlung) und hätte mindestens im Zuge der Abwägung bewertet werden müssen. Denn es wird auch hier von einer Verstärkung einer bereits als erheblich eingestuften Umweltauswirkungen auszugehen sein.

Weiterhin wird in diesem Absatz davon ausgegangen, „dass die von der Deutschen Bahn AG angegebene Streckenhöchstgeschwindigkeit in Höhe von 80 km/h aufgrund der Kurvenfahrt nicht ausgeschöpft werden kann.“ Und dass dadurch die Lärmwerte eingehalten werden. Dabei ist jedoch für den normalen Betroffenen durchaus wahrnehmbar, dass insbesondere die Kurvenfahrten Lärm erzeugen. Denn aufgrund der Reibung der Scheibenräder auf dem Gleiskörper wird ein Quietsch-Geräusch erzeugt, das genau in die Richtung der Schule geworfen wird. Dieses hätte gutachterlich untersucht werden müssen. Stattdessen wird in dem Bebauungsplan-Entwurf HC 10 davon ausgegangen, dass die Lärmentwicklung nicht erheblich ist.

Deshalb muss eine neue schalltechnische Untersuchung angefertigt werden, die die o.g. Faktoren berücksichtigt. Dies muss anschließend in den Umweltbericht eingefügt und der Bebauungsplan-Entwurf Hafencity 10 neu ausgelegt werden.

#### **e) Fehlende Prognose für die elektromagnetischen Felder am Schulcampus Lohsepark**

In Bezug auf die elektromagnetische Strahlung ist die Änderung der Einschätzung seitens der zuständigen Behörde ziemlich erstaunlich. Denn auch hier wurde, auch wenn nur sicherheitshalber, der Gesundheitsschutz der Schüler in Bezug zum Abstand zu Anlagen die elektromagnetische Strahlung abgeben, zunächst deutlich größer gefasst; der „Vorsorgewert“ lag bis Anfang 2020 bei 0,1 µT und auf diesem Wert basiert auch das zu den Planunterlagen gehörende Gutachten zum Bahnstrom-Vorsorgewert vom 13.8.2019.

Inzwischen wurde der Wert von den Behörden verdoppelt auf 0,2 µT. Die Folge ist nun, dass dieser im August 2019 und ggf. immer noch erforderliche Sicherheitsabstand in Bezug auf das Schulgelände reduziert wird. Dies ist insofern verwunderlich, als dass in der Begründung benannt wird, dass „innerhalb eines Abstandes von 45 m zur Bahnstromoberleitung, in dem der Wert von 0,2 µT überschritten wird, [...] daher keine Nutzungen mit längerfristigem Aufenthalt von Kindern vorgesehen [werden]. In den Baufeldern entlang der Bahntrasse wird das Wohnen ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 2.3).“ (S. 54)

In dem Absatz danach wird jedoch aufgeführt:

"Die Einstufung von niederfrequenter Strahlung durch die Internationale Agentur für Krebsforschung (IARC) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als überhaupt nur „möglicherweise krebserregend“ basiert mithin, bezogen auf den vorliegenden Sachverhalt, auf einer Abstandsfläche von weniger als 45 Meter zur Bahnstromoberleitung. Die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Schule/KITA“ liegt jedoch vorsorglich **fast vollständig außerhalb des 45 m Abstandes. An der engsten Stelle beträgt der Abstand etwa 43 m, was fast einer Einhaltung des vorgenannten Vorsorgewertes in Höhe von 0,2 µT entspricht.** Gleichwohl wird im hochbaulichen Realisierungswettbewerb für die Schulgebäude geprüft, ob hier eine weitere Vergrößerung des Abstandes zur Bahn möglich ist." (S. 54f)

Hierbei ist insofern verwunderlich, als dass die Behörde offenbar bei der Schule nicht von einem längerfristigen Aufenthalt der Kinder an der Schule ausgeht. Dabei bestehen bei bspw. Ganztagschulen (wovon auch bei dem Schulcampus ausgegangen werden muss) ein Kernbetreuungszeitraum von 8 bis 16 Uhr, zusätzlich kann bis zur 8. Jahrgangsstufe auch eine Zusatzbetreuung erfolgen, die in einem Zeitraum von 6 bis 18 Uhr erfolgen kann. Damit können sich Kinder bis zu 12 Stunden am Tag dort aufhalten. Dies kann durchaus als längerfristiger Aufenthalt gewertet werden, deswegen ist es unablässig, dass Baufenster sowie auch im folgenden hochbaulichen Wettbewerb dass die Abstände bestenfalls eingehalten werden und dies nicht nur geprüft wird. Denn eine Fast-Einhaltung eines Vorsorgewertes ist eine Nicht-Einhaltung. Es sollte deshalb ein alternativer Schulstandort gesucht werden und nur, falls dieser nach Abwägung aller notwendigen Parameter nicht umgesetzt werden kann — sodann zumindest festgesetzt werden, dass nur bestimmte Räume in dem Bereich liegen, die keine hochfrequentierte Nutzung seitens der Kinder und auch Lehrerschaft haben. Außerdem ist im hochbaulichen Wettbewerb dafür Sorge zu tragen, dass entsprechend das Raumprogramm so gestaltet ist, dass keine sensiblen Nutzungen in diesem Bereich liegen.

Die o.g. Untersuchung zum Bahnstrom basiert auf den Stromdaten der DB für diese Strecke am 6. Juni 2019. In der Schalltechnischen Untersuchung dieses

Planverfahrens gibt es in Anlage 5 aber bereits eine Prognose für die Zugfrequenz auf der Pfeilerbahn im Plangebiet HC 10 im Jahr 2030: 435 Züge am Tag und 31 in der Nacht. Diese Zahlen sind der Behörde also bekannt. Auf der vorgenannten Datenbasis muss auch die elektromagnetische Strahlung im Jahr 2030 gutachterlich ermittelt werden.

Bereits zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 war zudem die geplante Zugfrequenzerhöhung durch den Deutschland-Takt bekannt: Am 07.05.2019 wurde im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der zweite Gutachterentwurf zum „**Deutschland-Takt 2030+**“ kommuniziert. Außerdem hat die Bundesregierung die Deutsche Bahn beauftragt, die Zugverkehr für die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 auszubauen. Auch dies ist allgemein bekannt.

Dass zum heutigen Zeitpunkt hingegen noch nicht konkret bekannt ist, welcher Stromverbrauch für die Züge im Jahr 2030 anfallen wird, liegt üblicherweise im Wesen von Zukunftsaussagen; auch die Zusammensetzung der Kfz-Flotte, die etwa den Untersuchungen zu den Luftschadstoffen zugrunde gelegt wird, ist eine Prognose.

Deshalb müssen neue Gutachten zu den elektromagnetischen Feldern aus Bahnstrom auf Basis der o.g. Erkenntnisse angefertigt und der Umweltbericht entsprechend korrigiert werden. Anschließend ist eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

#### **f) Erschütterungen auf falschem Planstand ermittelt**

Das Erschütterungsgutachten untersucht nicht den vorliegenden Planstand des Bebauungsplan-Entwurfs HC 10, sondern auf einen veralteten. In diesem veralteten Planstand befindet sich das Baufeld MU3 neben der Fläche für die Schule. Dieses Urbane Gebiet existiert im vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht mehr. Das heißt, das Gutachten bezieht sich nur auf einen Teil der geplanten Schulbebauung. Die Behörde hätte hier ein Gutachten erstellen lassen müssen, das auch das untersucht, was geplant wird – und nicht etwas anderes.

Das Erschütterungsgutachten fordert verschiedene bauliche Maßnahmen, um die Erschütterungen und den aus diesen resultierende Belastungen wie Lärm zu vermindern. Im Bebauungsplan-Entwurf HC 10 gibt es dazu aber keine entsprechenden Festsetzungen. Diese aber hätte die Behörde vornehmen müssen. Konkret heißt es in dem Gutachten: „In diesen Gebieten (siehe Tabelle 1, Abbildung 3) ist die Einhaltung der, in Abhängigkeit der tatsächlichen Nutzung angestrebten Anforderungen erforderlichenfalls mit Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen nachzuweisen.“ Und: „Für diese, in den betreffenden Bereichen geplante Bebauung sind zur Einhaltung der Anforderungen für die konkreten Bauvorhaben erschütterungstechnische Untersuchungen vorzunehmen und erforderlichenfalls Maßnahmen zu ergreifen.“ Beides hat die Behörde aber nicht festgesetzt.

Die o.g. genannten Nachweise, Untersuchungen und Maßnahmen muss die Behörde im Bebauungsplan HC 10 festsetzen.

### **3. Windgutachten zu den Dachschulhöfen fehlt**

Die Behörde hätte auch die Auswirkungen des Windes auf die Schulhöfe des Schulcampus untersuchen lassen müssen. Denn der Wind kommt laut Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf aus Südwest, damit trifft er von der Elbe kommend auf die HafenCity Universität. Dort kommt es zu sehr starken Windbeschleunigungen, die dann in Richtung Schule und Pfeilerbahn verlaufen. Dies kann nicht verbaut werden und trifft daher ungehindert insbesondere den Dachschulhof. Dies hätte die Behörde gutachterlich prüfen müssen, da die Gesundheit und Sicherheit der Schülerinnen und Schüler besonders schützenswert ist. Sie hätte auch den erforderlichen Windschutz gutachterlich ermitteln lassen müssen.

Deshalb ist ein Windgutachten mit Maßnahmen zur Minderung anzufertigen und in den Umweltbericht einzuarbeiten. Anschließend muss die Öffentlichkeit erneut beteiligt werden.

### **4. Allgemeine Wohngebiete fälschlich als Kerngebiete bezeichnet**

Der vorliegende Bebauungsplan weist alle Baufelder an der Shanghaiallee als Kerngebiete aus. Das entspricht zumindest für die Baufelder an der Koreastraße sowie zwischen Steinschanze und Kobestrasse (MK4 und MK5 und voraussichtlich auch MK 2) nicht der Definition, die für Kerngebiete nur ausnahmsweise Wohnungen vorsieht. Tatsächlich handelt es sich um allgemeine Wohngebiete, wie sie auch für die Rückseite der Gebäude (also Richtung „Am Lohsepark“ gelegen) ausgewiesen sind. Es besteht in der Realität kein Unterschied in der Nutzung der Gebäude zwischen der Seite an der Shanghaiallee und der Seite an „Am Lohsepark“; es handelt sich in allen Fällen um sechsstöckige Wohnhäuser mit publikumsbezogener Erdgeschossnutzung. Für Kerngebiete gelten allerdings höhere Lärmgrenzwerte als für allgemeine Wohngebiete. Da in der Definition für Kerngebiete nach BauNVO § 7 (1) formuliert ist: "(1) Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur" und nach (3) Nr. 2 dort nur ausnahmsweise Wohnungen vorgesehen sind, tatsächlich es sich aber im B-Plan HC 10 um ein Gebiet handelt, in denen vorwiegend Wohnnutzung vorgesehen ist, handelt es sich eindeutig nicht um ein Kerngebiet, sondern um ein allgemeines Wohngebiet .

Die Planbezeichnung muss entsprechend geändert werden und die o.g. Gebiete, passend zu ihrer tatsächlichen Nutzung, als „allgemeine Wohngebiete“ ausgewiesen werden.

### **5. Größe des Biotops auf MK 9 zu klein angegeben**

Auf MK 9 befindet sich ein auch im Umweltbericht genanntes Biotop: „Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für das U-Bahn-Zugangsbauwerk Oberhafen ist ein nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop (Sonstiger Tümpel) mit einer Größe von 195 m<sup>2</sup> im Plangebiet auf den Flächen des Kerngebietes „MK 9“ erfasst worden. Dieses unmittelbar südlich der Bahntrasse gelegene und erst nach der ökologischen Bestandserfassung 2010/2011 entstandene Biotop wird als wertvoll eingestuft.“

Das genannte Biotop ist – trotz zweier Dürrejahre – gewachsen und ist inzwischen erheblich größer als 195 qm. Die Größe ist also zu klein angegeben. Es muss also eine größere Ausgleichsfläche geschaffen werden, die dem Stand der Größe des Biotops zur Zeit der öffentlichen Auslegung entspricht.

## **6. Vergnügungsstätten verbieten**

Im Bezirk-Mitte, von dem das Plangebiet HC 10 perspektivisch verwaltet wird, sind Vergnügungsstätten fast ausnahmslos verboten. Auch der Bebauungsplan-Entwurf HC 10 sollte die Vergnügungsstätten verbieten, da es sich in großen Teilen um eine Wohnbebauung handelt und hier vier bis fünf Kindertagesstätten angesiedelt sind/sein werden sowie eine weiterführende Schule.

## **7. Elektromagnetische Strahlung aus Zuleitung Landstrom für das Kreuzfahrterminal im südlichen Überseequartier ermitteln**

Die beiden Liegeplätze am Kreuzfahrterminal im südlichen Überseequartier sollen mit Landstrom ausgestattet werden. Dieser wird nach heutiger Planung im Umspannwerk Oberhafen umgespannt und über Erdkabel durch das Plangebiet HC 10 zum Kreuzfahrterminal geführt; so wie auch die Erdkabel zum südlichen Überseequartier durch das Plangebiet laufen.

Auch Erdkabel mit einer Mittelspannung führen im Belastungszustand zu niederfrequenter elektromagnetischer Strahlung, dies hat das Bundesamt für Strahlenschutz in einer umfangreichen Untersuchung vom 15.11.2010 ermittelt. Der Strombedarf durch zwei Kreuzfahrtschiffe mit jeweils mehreren Tausend Passagieren ist erheblich, und durch den Stromdurchfluss mit 50 oder 60 Hz in den Erdkabeln entstehen hier niederfrequente elektromagnetische Felder, die den Hamburger Vorsorgewert von  $0,2 \mu\text{T}$  möglicherweise überschreiten.

Allerdings wird das Thema elektromagnetische Strahlung in Verbindung mit Erdkabeln zum Kreuzfahrterminal/Landstrom oder auch zum südlichen Überseequartier weder im Umweltbericht noch in der Begründung erwähnt, noch ist es untersucht worden. Auch gibt es keine Unterlagen in dem Planverfahren, die den Verlauf und die Verlegungstiefe der Strom-Erdkabel zeigen. Deshalb kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese in der Nähe sensiblen Nutzungen vorbeigeführt werden – wie zum Beispiel die Kindertagesstätten in den Erdgeschossflächen im Plangebiets HC 10, bei denen der Hamburger Vorsorgewert von  $0,2 \mu\text{T}$  einzuhalten ist.

Die niederfrequente elektromagnetische Strahlung durch die Erdkabel zum Kreuzfahrterminal und auch zum südlichen Überseequartier muss demnach gutachterlich untersucht und in den Umweltbericht aufgenommen werden.

Bitte bestätigen Sie mir schriftlich den Eingang meiner Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf HC10 innerhalb von 14 Tagen an meine o.g. Adresse. Zudem bitte ich Sie, mich in Zukunft über den weiteren Fortgang des Bebauungsplan-Verfahrens HC 10 zu informieren. In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, mir die Synopse aller Stellungnahmen zum Bebauungsplan-Entwurfs HC 10 unmittelbar zu übersenden, nach dem diese von Ihrer Behörde aufbereitet und zusammengestellt wurde.

Mit freundlichen Grüßen,