

## Bebauungsplan HafenCity 10 – Elemente fuer Einwendungen

### 1. Gesundheitsgefährdende Lärmbelastung

Im vorliegenden Bebauungsplan wird festgestellt und akzeptiert, 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, abhängig davon, ob es sich um „allgemeine Wohngebiete“ oder „Kerngebiete“ handelt (siehe Schalltechnische Untersuchung, eine der Anlagen zum vorliegenden Bebauungsplan, S. 5). Die Lärmbelastung liegt auch über den Werten (70 tags und 60 nachts) ab denen nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Gesundheitsgefahren nicht mehr ausgeschlossen werden können (siehe S. 26).

Im vorliegenden Bebauungsplan werden diese Grenzwertüberschreitungen, und Möglichkeiten diese abzumildern, ausschliesslich im Zusammenhang mit Innenräumen behandelt. Unserer Meinung nach müssen sie aber auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Freiräume betrachtet werden, denn es geht dabei um die „boulevardartig gestaltete Shanghaiallee“ mit ihren „interessanten Binnenqualitäten“ (siehe S. 11), die bei dem vorliegenden Verkehrslärm nicht von den Anwohnern und Besuchern erlebt werden können. Die Lärmbelastung betrifft auch die Versmannstrasse/Überseeallee, die zum einen die südliche Begrenzung des zentralen Lohseparks bildet, und zum anderen an dem geplanten Schulcampus, Aussenbereichen der HafenCity Universität, dem Ausgang der Gedenkstätte „Hannoverscher Bahnhof“ und einem Jugend- und Familienhotel mit Aussenspielplatz vorbeifuehrt. All diese Bereiche sind für den Aufenthalt im Freien vorgesehen, liegen aber an einer Strasse, wo der Verkehrslärm nach vorliegendem Planungsstand nicht nur potentiell gesundheitsschädlich ist, sondern wo auch ein Gespraech in normaler Sprechlautstärke nicht möglich sein wird. (siehe S. 31).

### 2. Zu hohe Grenzwertannahmen wegen falscher Einstufung der Grundstücke

Der vorliegende Bebauungsplan weist alle Grundstücke an der Shanghaiallee als Kerngebiete aus. Das entspricht zumindest für die Grundstücke zwischen Steinschanze und Kobestrasse (MK4 und MK5) nicht der Definition, die für Kerngebiete nur ausnahmsweise Wohnungen vorsieht. Tatsächlich handelt es sich bei diesen Grundstücken um allgemeine Wohngebiete, wie sie auch für die Rückseite der Gebäude (also Eingänge Richtung Strasse „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 allgemeine Wohngebiete gelten niedrigere gesetzliche Grenzwerte für Lärm. Mit anderen Worten: Bei einer korrekten Ausweisung der Grundstücke an der Shanghaiallee als allgemeine Wohngebiete würden die Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte, die ohnehin schon beträchtlich ist, noch gravierender ausfallen.

### 3. Gesundheitsgefährdende Belastung durch Luftschadstoffe

Für die Shanghaiallee sowie die Überseeallee/Versmannstrasse geht der vorliegende Bebauungsplan von einer Überschreitung der Grenzwerte fuer Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) aus. Es werden fuer diese zwei Strassenzüge 42 ug/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> prognostiziert. Der verbindliche Grenzwert des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes beträgt 40 ug/m<sup>3</sup> (siehe S. 27). Die Ueberschreitung des Grenzwerts in Höhe von 2ug/m<sup>3</sup> wird später im Text nur für das Gebiet „MK8“ konstatiert. Das ist unseres Erachtens falsch. Hinzu kommt, dass die Feststellung aus der Luftschadstoffuntersuchung (eine der Anlagen zum vorliegenden Bebauungsplan) im Text nicht angeführt wird. Der Untersuchung zufolge wird die NO<sub>2</sub>-Konzentration in der Shanghaiallee und der Überseeallee/Versmannstrasse im Bereich von ein bis zwei Metern über der Fahrbahn (also ein Bereich in dem ein erwachsener Mensch atmet) Werte von bis zu 51ug/m<sup>3</sup> erreichen(siehe S. 15 der Luftschadstoffuntersuchung). Damit wird an diesem Ort der gesetzliche Grenzwert nicht um 2ug/m<sup>3</sup>, sondern um 11ug/m<sup>3</sup> und damit mindestens um 25 Prozent überschritten.

Die Werte für die Belastung durch Feinstaub PM-10 und PM-2,5 im Plangebiet, mit der höchsten Belastung an der Shanghaiallee sowie der Überseeallee/Versmannstrasse, liegen bei 23 ug/m<sup>3</sup> für PM-10 und 14 ug/m<sup>3</sup> für PM-2,5 (im Bebauungsplan) bzw. 28 ug/m<sup>3</sup> für PM-10 und 17 ug/m<sup>3</sup> für PM-2,5 (in der Luftschadstoffuntersuchung). Sie liegen damit zwar unter den Grenzwerten des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes, aber über den Empfehlungen der WHO, auf die die Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz in ihrer Stellungnahme (auch eine der Anlagen zum vorliegenden Bebauungsplan) hinweist.

#### 4. Zu niedrige Prognosen für Lärm- und Schadstoffbelastung aufgrund zu niedriger Prognose der künftigen Verkehrsströme

Aus der Luftschadstoffuntersuchung, die dem vorliegenden Bebauungsplan beiliegt, geht hervor, dass für die Berechnung der Luftschadstoffe ein künftiger Verkehrsstrom durch die Versmannstrasse (und von dort durch und in die HafenCity) von 30.300 Kfz/Tag prognostiziert wird. Diese Zahl beruht auf einer Verkehrsprognose des Planungsbüros ARGUS, die den Bau der sogenannten „Grossmarktbrücke“ einschliesst, über die ein Teil des Verkehrs von den Elbbrücken durch die HafenCity in Richtung Amsinckstrasse und Nagelsweg abgeleitet werden soll. Der Bau dieser Brücke wurde aber vom Senat schon 2013 zurueckgestellt und ist nicht mehr in der Planung. Es muss also davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche Verkehr über die Versmannstrasse (und demzufolge auch in der Überseeallee und der Shanghaiallee) um einiges höher zu prognostizieren ist und damit auch die Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe. In der Schalltechnischen Untersuchung werden konkrete Zahlen für den Kfz Verkehr nicht genannt, aber als eine der Unterlagen wird das Szenario des Planungsbüros ARGUS mit Grossmarktbrücke aufgelistet. Es kann also davon ausgegangen werden, dass auch der Lärmprognose zu geringe Verkehrszahlen zugrunde liegen und damit die ohnehin schon beträchtliche Überschreitung der Grenzwerte noch höher ausfällt.

#### 5. Fazit

Es gibt in dem Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplans zuviel Lärm für einen lebenswerten und gesunden Aufenthalt auf den Strassen und in den anliegenden Freiräumen. Es werden zu viele Luftschadstoffe für ein gesundes Leben im Quartier entstehen. Der Hauptverursacher sowohl des Lärms als auch der Schadstoffe ist der motorisierte Verkehr.

Der Bebauungsplan sollte deshalb zurückgenommen werden und die BWVI, die HCH und andere zuständige Stellen beauftragt werden, ein Verkehrskonzept für die HafenCity aufzustellen, das den motorisierten Verkehr so beschränkt, dass die gesetzlich vorgeschriebenen und verbindlichen Lärm- und Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden können. Damit könnte dann gleichzeitig ein Zeichen für die Verkehrswende in Hamburg gesetzt werden. Und schliesslich könnten so die HafenCity Bewohner und Bewohnerinnen, sowie die Besucher und Besucherinnen, das Quartier in seiner Vielfältigkeit, und nicht nur in den Wohnungen, erleben.

Netzwerk HafenCity, 02.05.2020