

## Initiative **Lebenswerte Hafencity**

An die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Senatorin Karen Pein  
Neuenfelder Straße 19  
21109 Hamburg



EILT! Bitte umgehend vorlegen!

05.01.2023

## **Bebauungsplan Hafencity 15**

### **Offener Brief der Initiative Lebenswerte Hafencity zur Tagesordnung der Senatssitzung am 10. Januar 2023**

Sehr geehrte Frau Senatorin Pein,

für die Senatssitzung am 10. Januar 2023 ist die Entscheidung über die Änderung, Feststellung und teilweise rückwirkende Inkraftsetzung der Verordnung über den Bebauungsplan Hafencity 15 (Überseequartier Süd) terminiert.

**Wir als Initiative Lebenswerte Hafencity möchten Sie als Berichterstatterin und für die Bauleitplanung verantwortliche Senatorin aus den nachfolgend erläuterten Gründen bitten, in der Senatssitzung zu empfehlen, den Bebauungsplan Hafencity 15 in der vorliegenden geänderten Fassung nicht zu beschließen.**

Denn auch nach den erfolgten Änderungen ist der Bebauungsplan Hafencity 15 mit den Belangen des Klimaschutzes und den Belangen der Anwohner des Überseequartiers Süd („ÜSQ Süd“) unvereinbar. Die Festsetzung weitergehender Maßnahmen zum Schutze des Klimas und der Anwohner ist daher zwingend erforderlich.

Mit Beschluss des vorliegenden Entwurfes des geänderten Bebauungsplans Hafencity 15 würde sich der Senat anderenfalls die seitens der BSW-Verwaltung vorgelegte fehlerhafte Abwägung politisch zu Eigen machen, obgleich diese mit den seitens des Senats verfolgten Klimaschutzziele unvereinbar ist. Der Senat würde damit nicht nur die Klimaschutzbelange, sondern auch die erheblich betroffenen Belange der Bürger der Hafencity hinter die ökonomischen Belange des ÜSQ Süd zurückstellen, ohne der Bedeutung der betroffenen Belange hinreichend Rechnung zu tragen. Sowohl der Gesundheitsschutz der Anwohner als auch der Klimaschutz würden dann allein aufgrund des wirtschaftlichen Interesses des Investors in einer Weise beeinträchtigt werden, die den selbst gesetzten Zielen des Senats an eine lebenswerte und klimafreundliche Stadt Hamburg widerspricht.

**Wir möchten Sie daher um Ihre Unterstützung bitten, eine lebenswerte und klimagerechte Hafencity durch weitergehende Maßnahmen sicherzustellen.**

Unter Bezugnahme auf die uns vorliegenden konkreten Erwiderungen der BSW-Verwaltung (übernommen als „wörtliche Zitate“) zu den erhobenen Einwendungen möchten wir Ihnen nachfolgend darlegen, aus welchen Gründen die bisherige Planung den heutigen Anforderungen an den Gesundheits- und Klimaschutz nicht gerecht wird.

Fortsetzung S.2

## **1. Keine hinreichende Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes**

Der Bebauungsplanentwurf HafenCity 15 berücksichtigt die Belange des Klimaschutzes nicht hinreichend, da dieser die hieran zu stellenden Anforderungen (s.Ziffern 1.1, 1.2) nicht beachtet (s. Ziff. 1.3).

### **1.1 Beachtung des Klimaschutzes in der Bauleitplanung**

Nach dem in § 1 Abs. 5 S. 2 BauGB („Klimaschutzklausel“) verankerten Planungsleitsatz sollen die Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz zu fördern. Daher muss die Beschreibung und prognostizierende Bewertung der Umweltauswirkungen in dem Bebauungsplan nach den rechtlichen Vorgaben insbesondere auch Angaben zu den Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Klima (Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) enthalten.

Eine weitere rechtliche Bedeutung erhält der Klimaschutz in der Bauleitplanung dadurch, dass der Klimaschutzgrundsatz einen in der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigenden Abwägungsbezug darstellt. Nach dem Klimaschutzgrundsatz soll gemäß § 1 a Abs. 5 BauGB den Erfordernissen des Klimaschutzes durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken Rechnung getragen werden.

Mit dem „Klimaschutzbeschluss“ vom 24. März 2021 (Az.: 1 BvR 2656/18 u.a.) hat das Bundesverfassungsgericht hervorgehoben, dass aufgrund der „dem Staat“ damit aufgegebenen Pflicht zum Klimaschutz und zur Herstellung der Klimaneutralität das relative Gewicht des Klimaschutzgebots innerhalb der bauleitplanerischen Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel zunimmt. Damit kommt dem Klimaschutz innerhalb der bauleitplanerischen Abwägung eine besonders hohe Bedeutung zu. Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, sind bei der Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen konkrete Ermittlungen und Bewertungen der Emissionsbudgets und der Treibhausgasemissionen gefordert, um den Belangen des Klimaschutzes in der Abwägungsentscheidung hinreichend Rechnung tragen zu können.

### **1.2 Hamburgische Ziele für den Klimaschutz**

Nach dem Bundesverfassungsgericht ist die für die Bundesrepublik insgesamt verbleibende CO<sub>2</sub>-Restmenge zur Einhaltung der Klimaschutzverpflichtungen des Pariser Abkommens zwingend zu berücksichtigen. Die Grundrechte verpflichten den Gesetzgeber daher, die verfassungsrechtlich notwendigen Reduktionen von CO<sub>2</sub>-Emissionen und die entsprechende Umstellung der Lebensweise bis hin zur Klimaneutralität vorausschauend so zu gestalten, dass die damit verbundenen Freiheitseinbußen trotz steigender Klimaschutzanforderungen weiterhin zumutbar ausfallen und die Reduktionslasten über die Zeit und zwischen den Generationen nicht einseitig zulasten der Zukunft verteilt werden. Das Grundgesetz verpflichtet, so das BVerfG weiter, insbesondere durch Art. 20a GG daher auch die Länder zum Klimaschutz.

Da das Erreichen der Klimaschutzziele auch planerische Vorgaben auf Landesebene erfordert, wurden durch die Freie und Hansestadt Hamburg („FHH“) in dem Hamburger Klimaplan die Klimaziele für die Jahre 2030 und 2050 festgelegt und eine Strategie mit Transformationspfaden und Maßnahmen beschrieben, die in Hamburg bis zum Jahr 2030 zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55% führen soll, um bis 2050 eine Klimaneutralität zu erreichen. Das Hamburgische Klimaschutzgesetz schafft hierfür den verbindlichen rechtlichen Rahmen und anker die Ziele des Klimaplan im Gesetz, indem es in § 1 HmbKliSchG bestimmt, dass

die Erfordernisse des Klimaschutzes bei allen Planungen der FHH berücksichtigt werden müssen. Danach ist das Erreichen eines möglichst stetigen Reduktionspfades für die Freie und Hansestadt Hamburg anzustreben.

Laut der Verursacherbilanz 2017 trägt der Verkehr mit einem Anteil von 28,3 % zu den Hamburger CO<sub>2</sub>-Emissionen bei und für die Erfüllung der Klimaschutzziele bis 2030 ist es im Transformationspfad Mobilitätswende erforderlich, im Vergleich zu 1990 insgesamt rund 2,6 Mio. t CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen. Hierzu ist es erforderlich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor um 1,4 Mio. t zu mindern.

In der Empfehlung zum Zwischenbericht des Hamburger Senats zur Umsetzung des Klimaplanes 2019 wird bezüglich der insoweit bisher erreichten Ziele konstatiert, dass im Vergleich zum Basisjahr 1990 (Verursacherbilanz) „erhöhte Anstrengungen“ erforderlich sind, um 2030 das derzeit gültige Klimaziel (55 % bis 2030) in acht Jahren zu erreichen.

### **1.3 Unvereinbarkeit des Bebauungsplans Hafencity 15 mit den Anforderungen an den Klimaschutz**

Der Bebauungsplan Hafencity 15 ist mit den vorstehend dargestellten Vorgaben und Zielen für den Klimaschutz insbesondere aus folgenden Gründen unvereinbar:

– In der zur Beschlussfassung vorliegenden Abwägung der BSW-Verwaltung zum Bebauungsplan Hafencity 15 wird bezüglich der Beachtung der bestehenden Klimaschutzziele Folgendes ausgeführt:

*„Zudem folgt aus dem Klima-Beschluss auch keine Pflicht zur umfassenden Ermittlung von Treibhausgasemissionen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen. Bei der von der Anwohnerin zitierten Literaturmeinung (...) handelt es sich insoweit um eine Mindermeinung.“*

Damit wird deutlich, dass seitens der BSW-Verwaltung bereits im Ansatz eine vollständige Ermittlung der mit dem Planvorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen abgelehnt wird, obgleich dies unabdingbare Voraussetzung dafür ist, die Auswirkungen des Planvorhabens auf das Klima bewerten zu können.

– Weiter wird in der Abwägung sogar ausdrücklich folgende Feststellung getroffen:

*„Eine Verpflichtung, die Klimaschutzziele des § 3 KSG und der §§ 2 und 4 HmbKliSchG hierbei umzusetzen, statuiert das Berücksichtigungsgebot jedoch nicht. § 13 KSG und § 1 KSG verlangen weder, dass die zur Erfüllung des Zwecks des KSG festgelegten Ziele umgesetzt werden müssen, noch, dass den Klimaschutzzielen Vorrang vor anderen Belangen zukommt, die im jeweiligen Entscheidungsprozess Berücksichtigung finden müssen. [...]“*

Obgleich die FHH selbst stets darauf hinweist, dass das Hamburgische Klimaschutzgesetz für den Klimaplan den verbindlichen rechtlichen Rahmen schafft, wird mit dieser Feststellung der BSW-Verwaltung gerade dies für das eigene Handeln in Bezug auf die Bauleitplanung für das Vorhaben ÜSQ Süd ausdrücklich abgelehnt.

– Im Vergleich des Istzustands (ohne Inbetriebnahme des südlichen Überseequartiers) zum Planzustand (mit Inbetriebnahme des südlichen Überseequartiers) wird es bis 2035 durch den Straßenverkehr zu einer **Steigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ca. 910 - 1.040 t/Jahr (!)** kommen. Durch die grundsätzlich ablehnende Position der BSW-Verwaltung zur umfassenden und hinreichenden Berücksichtigung des Klimaschutzbelangs wird im Rahmen der Abwägung jedoch eine sachgerechte Auseinandersetzung mit diesen durch das ÜSQ Süd verursachten KFZ-Verkehr-bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen verweigert.

Beispielhaft möchten wir insoweit auf folgende Aussagen der BSW-Verwaltung in der vorliegenden Abwägung verweisen:

*„Es existiert keine rechtliche Vorgabe, dass ein einzelnes Bauvorhaben klimaneutral zu sein hat. Das Ziel der gesetzlichen Klimaneutralität gilt gemäß § 3 Abs. 2 S. 1 KSG in der Fassung vom 18. August 2021 vielmehr als gesamtnationales Ziel.“*

*„Die Planung eines u.a. verkehrserzeugenden Vorhabens konterkariert auch nicht die Minderungsziele des Hamburger Klimaplanes für den Verkehrssektor. Gleiches gilt für die Planung anderer verkehrserzeugender Vorhaben in der wachsenden Stadt Hamburg. Die vorgesehenen Minderungsziele sollen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehrserzeugungen neuer Vorhaben in der gesamten Stadt erreicht werden.“*

In Bezug auf den Beitrag des Planvorhabens zur Verschlechterung der Hamburger Klimabilanz wird mithin allein darauf verwiesen, dass die Minderungsziele auch unter Berücksichtigung der „zusätzlichen Verkehrserzeugung“ erreicht werden sollen. Das Ausmaß der Auswirkungen des Planvorhabens auf die Erreichbarkeit der Klimaziele im Verkehrssektor wurde mithin bisher weder ermittelt noch bewertet, obgleich das Planvorhaben zu hohen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen führt.

– Soweit bisher in Bezug auf Maßnahmen zur Minderung der nachteiligen Klimaauswirkungen durch die straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf die von Unibail-Rodamco-Westfield GmbH in dem Schreiben vom 29.11.2021 benannten Maßnahmen verwiesen wurde, gesteht die Abwägung (auf die Einwendungen der Anwohner hin) nunmehr zu, dass diese nicht rechtsverbindlich zugesagt wurden und der Hinweis hierauf lediglich „informativ“ erfolgt sei. Bitte beachten Sie daher, dass diese in Aussicht gestellten Maßnahmen ohne den Abschluss einer verbindlichen Vereinbarung des Investors mit der FHH der planerischen Abwägung nicht zu Grunde gelegt werden dürfen.

– Die Berücksichtigung der Auswirkungen der mit dem geplanten Kreuzfahrtterminal verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Ausstoß der Kreuzfahrtschiffe) in die Klimabetrachtung wird in der planerischen Abwägung sogar gänzlich abgelehnt, obgleich dieses im Vergleich zu den bisherigen Planungen erheblich vergrößert werden würde und dieses bisher nur zeitweise provisorisch dort betrieben wurde. Ein wesentliches Element mit Auswirkungen auf den Klimaschutz wird bezüglich der Gesamtklimabilanz des Planvorhabens mithin einfach völlig ausgeklammert.

– Da nach dem am 20. Dezember 2022 vom Senat verabschiedeten Eckpunktepapier bei der Fortschreibung des Klimaplanes sogar geplant ist, den motorisierten Individualverkehr bis 2030 auf 20% zu senken, ist es für uns umso weniger nachvollziehbar, dass bei einem konkreten Einzelvorhaben dieser Dimension eine Prüfung der Vereinbarkeit des konkreten Planvorhabens mit den gesetzlich normierten Klimazielen durch die BSW-Verwaltung ausdrücklich abgelehnt wird.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass in der vorliegenden Planung weder die erforderlichen Erkenntnisse zu den Klimaauswirkungen des Planvorhabens ÜSQ Süd hinreichend ermittelt und bewertet wurden noch eine Vereinbarkeit dieses Vorhabens mit den hamburgischen Klimazielen festgestellt werden konnte.

**Wir bitten Sie daher als verantwortliche Senatorin für die Bauleitplanung, eine echte Klimabilanz einzufordern und verpflichtende Festsetzungen zu klimaschützenden Maßnahmen zu treffen sowie eine Rechtsverbindlichkeit der durch den Investor in Aussicht gestellten Maßnahmen einzufordern.** Dabei sehen wir ergänzend die Möglichkeit, Verbesserungen durch eine angepasste Verkehrsplanung in der HafenCity zu erreichen und stehen Ihnen für eine Abstimmung hierzu gerne zur Verfügung.

## **2. Keine hinreichende Berücksichtigung der Belange der Anwohner des ÜSQ Süd**

Erlauben Sie uns darüber hinaus darauf hinzuweisen, dass die BSW-Verwaltung in der vorgelegten Abwägung in Bezug auf den Gesundheitsschutz der Anwohner die Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse der Wissenschaft ausdrücklich abgelehnt hat obgleich die in dem Verfahren beteiligten Fachbehörden insoweit entsprechende Forderungen erhoben haben.

**Wir möchten Sie daher bitten, durch die Festlegung weiterer Maßnahmen sicherzustellen, dass bereits heute den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung getragen und ein lebenswertes Wohnumfeld zum ÜSQ Süd geschaffen wird, um die Gesundheit der in der HafenCity lebenden Menschen nicht erheblich zu gefährden.**

Denn das Planvorhaben ÜSQ Süd ist aus folgenden Gründen mit unzumutbaren Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen verbunden:

### **2.1 Gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe**

Durch das Planvorhaben werden die aufgrund der Erkenntnisse medizinischer Forschung zur Gesundheitsgefährdung durch die WHO in letzten Jahr aktualisierten Grenzwertempfehlungen zur Luftbelastung im Jahresmittel für Feinstaub PM 2,5 von 10 auf 5 mikrogr./m<sup>3</sup>, für Stickstoffdioxid von 40 auf neu maximal 10 mikrogr./m<sup>3</sup> überschritten. Denn das Jahresmittel der PM 2,5- Immissionen liegt gemäß Luftschadstoffgutachten bei 13,1 bis 13,9 mikrogr./m<sup>3</sup> und damit deutlich höher als 5 (schon in der Grundbelastung). Das Jahresmittel der Stickoxidimmissionen reicht dabei im Bereich des Kreuzfahrtterminals auf bis zu 50 mikrogr./m<sup>3</sup> und überschreitet damit sogar den bisherigen Grenzwert zur Gesundheitsgefährdung um 25 %, der von WHO empfohlene Grenzwert wird um 400 % überschritten. Im Ausstrahlungsbereich des Terminals, kombiniert mit Emissionen aus Verkehr und Hafenindustrie werden zudem ein Kinderspielplatz, eine Kindertagesstätte und Wohngebäude mit bis zu 33 mikrogr./m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> im Jahresmittel belastet, d. h. 230 % über dem von WHO empfohlenen Grenzwert. Aufgrund nicht gleichmäßig im Jahr verteilter Liegezeiten würden sich zeitweise sogar deutlich höhere Belastungen ergeben, die auch als temporäre Belastung eine hohe Gesundheitsgefahr darstellen.

Dieser Sachverhalt wird durch die BSW-Verwaltung zwar als zutreffend anerkannt, aber hierzu wird in der Abwägung ergänzend Folgendes festgestellt:

*„Die gesundheitsbezogenen Leitlinienwerte der WHO sind mangels Umsetzung in rechtliche Vorgaben nicht verbindlich und daher vom Gesetzgeber nicht als Schwellenwerte zur Orientierung empfohlen bzw. vorgegeben. Um einen gerechten Ausgleich zwischen den Erfordernissen der Entwicklung des Überseequartiers mit unterschiedlichsten Nutzungen sowie den Anforderungen des Immissionsschutzes herzustellen, erfolgt daher nach wie vor eine Orientierung an den Grenzwerten der 39. BImSchV.“*

Die Europäische Kommission hat hingegen bereits Ende Oktober 2022 einen Vorschlag für die Überarbeitung der EU-Richtlinien für Luftqualität veröffentlicht, der neue Grenzwerte vorsieht, unter anderem für Feinstaub, Ozon und Stickstoffdioxid, die ab 2030 einzuhalten wären. Grundlage dafür sind die neuen Richtwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Damit wird einerseits deutlich, dass rechtlich verpflichtende Festsetzungen zu erwarten sind und andererseits auch die Europäische Kommission die Beachtung dieser WHO-Werte zum Gesundheitsschutz als erforderlich einstuft. Trotz entgegenstehender neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und den zu erwartenden Anpassungen der rechtlich verpflichtenden Werte, würde mithin ein Vorhaben genehmigt werden, dass hiermit unvereinbar ist.

Auch eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem derzeit in Fortschreibung befindlichen Luftreinhalteplan der FHH können wir nicht erkennen. Insoweit negiert die BSW-Verwaltung jedoch ebenfalls die Verbindlichkeit dieser Pläne für ihr eigenes Handeln, wenn sie ausdrücklich feststellt, dass „der Luftreinhalteplan der Freien und Hansestadt Hamburg keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Bauleitplanung enthält.“

## **2.2 Gesundheitsgefährdende Lärmwerte**

Den im Bauleitplanverfahren erfolgten Hinweisen der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz zur erforderlichen Sicherstellung des Lärmschutzes im Interesse eines vorbeugenden Gesundheitsschutzes auch zur Nutzung der Außenbereiche (Terrassen, Wohnungen, Caféaußenbereiche) wird durch die BSW-Verwaltung im Rahmen der Abwägung des Verkehrslärms ausdrücklich nicht gefolgt. In den Außenbereichen im Umfeld des ÜSQ Süd würden durch die BSW damit Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und ein nicht lebenswertes Wohnumfeld letztlich billigend in Kauf genommen.

Dass es durch das Planvorhaben teilweise sogar zu einem die grundgesetzliche Schwelle des Gesundheitsschutzes überschreitenden Lärm kommen wird, wird durch die BSW-Verwaltung zwar grundsätzlich zugestanden, aber in Bezug auf die angrenzenden Anwohner wird einfach darauf verwiesen, dass diese bereits über hinreichend schallgedämpfte Fenster verfügen sollen, so dass ihnen der zusätzliche Lärm zumutbar sei. Trotz der zunehmenden Hitzetage in der Hafencity wäre es für die Anwohner damit dauerhaft nicht mehr möglich, ihre Fenster zur Lüftung/nächtlichen Kühlung zu öffnen, ohne ihre Gesundheit zu gefährden. Erlauben Sie uns, dass wir ein solches Wegwägen der Belange der Anwohner als im Kern menschenverachtend bezeichnen müssen.

**Abschließend möchten wir Sie bitten, in der vorzunehmenden politischen Abwägung die wirtschaftlichen Interessen des Investors nicht über die Interessen der in Hamburg lebenden Menschen und die Belange des Klimaschutzes zu stellen, indem Sie die - nicht an den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen orientierte - Bauleitplanung für das ÜSQ Süd zunächst stoppen, um weitere Maßnahmen zum Klima- und Gesundheitsschutz festzulegen.**

Für einen Dialog über mögliche weitergehende Maßnahmen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

## **Initiative Lebenswerte Hafencity**

B. Brandi, Dr. M. Schneider u.a. c/o Stiftung StadtLandKunst, Am Sandtorpark 12, 20457 HH, [info@stadtlandkunst-hamburg.de](mailto:info@stadtlandkunst-hamburg.de)  
Vergl. auch „Presseinformation 16 Seiten“ aus Juli 2018 unter: <https://www.stadtlandkunst-hamburg.de/quartier.html>