

Presseinformation zum Überseequartier Süd

Initiative Lebenswerte HafenCity, 27.11.2019



Bebauungsplan HafenCity 15 rechtswidrig! Chance für innovative Planung des Überseequartier Süd

Das Oberverwaltungsgericht hat festgestellt, dass sowohl der Bebauungsplan HafenCity 15 als auch erteilte Baugenehmigungen mindestens einen schweren Verfahrensfehler haben, nämlich mangelnde Befassung und Abwägung mit den Auswirkungen des aus der Planung entstehenden Verkehrs auf die Umgebung. Sie seien deshalb rechtswidrig. (1*)

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) hat dazu jetzt erklärt, sie werde versuchen, den Bebauungsplan in einem ergänzenden Verfahren zu heilen, nicht nur hinsichtlich der Belastung aus Verkehr, sondern auch hinsichtlich weiterer Kritikpunkte.

Wir, die Initiative Lebenswerte HafenCity, begrüßen diese Entscheidung der BSW. „Heilen“ bedeutet nach unserem Verständnis, dass eine Gesundung das Ziel ist, und die beginnt mit einem gesunden Prozess. Das ist gut so, denn die aktuelle Planung belastet die Gesundheit der Anwohner*innen in der HafenCity.

So werden u.a. angrenzend vorhandene und im Plangebiet neu entstehende Wohnungen, Praxen und Büros, außerdem städtische Freiräume, z.B. ein Kinderspielplatz, mit Lärm- und Luftschadstoffen in einem Maß belastet, das die Grenzen des Zumutbaren deutlich übersteigt. Exemplarisch:

In der Straße Am Dalmannkai z.B. erhöht sich der Lärm aus Verkehr um 7 dB(A). Vor Wohnraumfenstern und Therapieräumen nahe der Kreuzung Am Sandtorpark steigt damit die bereits sehr hoch prognostizierte Belastung von 70,6 dB(A) noch weiter an! Zur Erinnerung: Bei Straßenlärm gelten 70dB(A) als Schwelle, ab der Gesundheitsschädigungen drohen. Balkone vor den Wohnungen, bisher mit einem Immissionswert von 66 dB(A) prognostiziert, verlieren durch die Erhöhung ihren Nutzungssinn: Für Balkone sieht die BSW selbst bereits 65 dB(A) als maximal zumutbare Obergrenze an.

In der Straße Am Sandtorpark wird die Luftbelastung mit 42 Mikrogramm Stickstoffdioxid prognostiziert, an der Kreuzung mit der Überseeallee noch höher. An den Fassaden wird gemäß BSW jeweils ein Wert knapp unter dem deutschen Grenzwert von 40 Mikrogramm von der BSW erwartet. Der von der WHO empfohlene Grenzwert liegt bei 20 Mikrogramm.

Der Grund für diese enormen Belastungen: Die Geschoßflächen des Shoppingcenters und des Kreuzfahrtterminals (101.000 qm, *2) wurden gegenüber der Planung aus 2007 (50.400 qm, *3) verdoppelt. Beide Nutzungen erzeugen besonders viel motorisierten Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr.

(*1) Einzelne Mitglieder unserer Initiative haben im Juli 2018 Normenkontrollklage gegen den Bebauungsplan HafenCity 15 eingereicht. Um Schaden abzuwenden und das Verfahren zu beschleunigen, haben Nachbarn Widerspruch gegen 2 Baugenehmigungen eingelegt und dazu Eilantrag auf Baustopp eingereicht. Auf diese Verfahren bezieht sich das OVG.

(*2) Gem. Präs. HCH aus 10/2018, (*3) gemäß SDRS aus 12/2014

Als Konsequenz aus dem erhöhten KFZ-Verkehr entsteht -neben der Belastung der Anwohner*innen - vermeidbare zusätzliche CO₂-Emission, die den Pariser Klimazielen widerspricht.

Verkehrslenkungsmaßnahmen, wie von der BSW erwogen, greifen deshalb zu kurz. Eine für Quartier und Stadt zumutbare Belastung kann allein durch Vermeidung von motorisiertem Verkehr erreicht werden.

Der Bebauungsplan HafenCity 15 ist ohne einen städtebaulichen Wettbewerb, d.h. ohne Prüfung von alternativen Lösungen auf Wunsch eines Investors entstanden. (*4)

Soweit wir es erkennen können, sind die Korrekturbedarfe des Plans weit schwerwiegender, als die BSW zur Zeit einräumt. Es müssen nicht nur Auswirkungen des Plans auf die Umgebung und die Umwelt endlich geprüft werden, die Ergebnisse sollten auch mit Alternativen verglichen und fair abgewogen werden.

Was muß wirklich korrigiert werden, um die Verkehrssituation nachhaltig zukunftsfähig, sozial und lebenswert zu machen? Muß vielleicht das Kreuzfahrtterminal an diesem Standort infrage gestellt werden? Könnte ein Shuttle-Service über die Elbe zum zukünftigen Hafenumuseum und zum Kreuzfahrtterminal Steinwerder sinnvoller sein? Muß die Größe der Einzelhandelsfläche infrage gestellt werden? Könnte doch wieder ein Science-Center (spannender Bildungsort, wenig MIV, kaum Schwerlastverkehr) zur Attraktion des ÜQ Süd werden? Wieviele zusätzliche Wohnungen könnten an Stelle von gewerblichen Nutzungen entstehen?

Und was muß korrigiert werden, um die Licht-, Besonnungs- und Windverhältnisse in den angrenzenden öffentlichen Straßenräumen angemessen, ja attraktiv für Fuß- und Radverkehr, als Begegnungs- und Erholungsraum in der verdichteten Stadt zu gestalten, wie es u.a. Innenstadtkonzept und Masterplan der HafenCity fordern?

Mit einem 2. Verfahren entsteht jetzt die große Chance für die HafenCity und für Hamburg, aus einer nicht zeitgemäßen Planung doch ein zukunftsfähiges Projekt erwachsen zu lassen.

(*4) Vergl. „Presseinformation 16 Seiten“ aus Juli 2018 unter: <https://www.stadtlandkunst-hamburg.de/quartier.html>

Initiative Lebenswerte HafenCity 11/19

B. Brandi, Dr. B. Zeffass u.a. c/o Stiftung StadtLandKunst, Am Sandtorpark 12, 20457 HH, info@stadtlandkunst-hamburg.de