



## **Der Bebauungsplan HafenCity 15** (Überseequartier Süd)

**ist auch mit dem 3. Versuch der Heilung durch die Stadt Hamburg nicht rechtmäßig. Das Oberverwaltungsgericht rät der Stadt nun zu einem Mediationsverfahren, um „die tatsächlichen Auswirkungen des Planvorhabens in einen angemessenen Ausgleich mit den berechtigten nachbarlichen Interessen zu bringen.“**

**Es geht um mehr als „nachbarliche“ Interessen. Hier Beispiele der Kritikthemen:**

1. Die FHH war nie frei in ihren Abwägungsprozessen durch frühzeitige vertragliche Bindungen mit dem Investor. Dies hatte das OVG bereits in 2019 bemängelt.
2. Die Verkehrsprognosen sind fehlerhaft wegen falscher Basisannahmen. Sie hätten nicht Basis der nachfolgenden Gutachten zu Lärm- und Luftbelastungen werden dürfen, da deutlich zu geringe Verkehrsfrequenzen ermittelt sind.
3. Lärmbelastungen im Plangebiet und in der Umgebung sind zu hoch. Sie überschreiten Grenzwertziele des Fachreferats Gesundheit der Justizbehörde erheblich, mißachten Erkenntnisse der Wissenschaft und Anforderungen des Hamburger Lärmaktionsplans.
4. Anpassung an die Klimaerwärmung ist unberücksichtigt. Eine seit 2012 vorliegende Studie zu Klimaentwicklung in Hamburg wird mißachtet.
5. Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet und in der Umgebung sind zu hoch. Sie überschreiten Grenzwertziele des Fachreferats Gesundheit der Justizbehörde, mißachten Erkenntnisse der Wissenschaft und Ziele des Luftreinhalteplans.
6. Das Planvorhaben widerspricht dem Hamburger Klimaplan. Auswirkungen des Planvorhabens auf das Klima sind nicht ausreichend ermittelt und bewertet. Eine Relevanz des Hamburger Klimaplanes wird abgelehnt.

**Viel Zeit bleibt dem Senat nicht, wenn er das Verfahren bis zur angekündigten Eröffnung des Shoppingcenters zu einem guten Ende bringen möchte.**

Informationen zu Genese des Problems, Stand des aktuellen Verfahrens und Einzelheiten der exemplarischen Kritikthemen auf den nachfolgenden Seiten 2-4.

## **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>

## **Zur Genese des Problems**

Der Bebauungsplan Hafencity 15 für das Überseequartier Süd schafft Baurecht für ein Shoppingcenter, Kinosäle, Hotels, Büro- und Wohnnutzungen sowie ein großes Kreuzfahrtterminal. Die Gesamtgröße, in 2015 mit 228.000 qm Geschoßfläche veröffentlicht, wuchs seither auf ca. 284.000 qm GF. Das Vorhaben wurde von der Fachwelt früh als für diesen Ort deutlich „Überdimensioniert“ bezeichnet (\*2) und war Anlass für viele weitere öffentliche Kritikpunkte. Der B-Plan HC 15 wurde im September 2016 erstmalig öffentlich ausgelegt. Trotz vielfältiger Kritik wurde im Dezember 2016 die Vorweggenehmigungsreife erklärt und der Senat begann mit der Erteilung von Baugenehmigungen. In 12/2016 gründete sich aus Protest unsere Hamburgweite Initiative Lebenswerte Hafencity und begann, sich laufend öffentlich zu Wort zu melden (\*3).

Am 9.2.2018 wurde der B-Plan HC 15 erstmalig förmlich festgestellt. Im Juli 2018 reichte eine Klärgemeinschaft, unterstützt durch unsere Initiative Lebenswerte Hafencity (\*3), Normenkontrollklage ein. Das OVG bewirkte im November 2019 eine Zusicherung der FHH, den offensichtlich fehlerhaften Plan zu heilen einschließlich erneuter förmlicher Feststellung innerhalb eines Jahres. Kritikpunkte waren u.a. defizitäre und ungeeignete Gutachten zu den Auswirkungen auf Verkehr, Lärm- und Luftbelastungen der Anwohnerinnen und Anwohner (innerhalb und außerhalb des Plangebiets) sowie mangelnde Berücksichtigung von Klimaschutz und Klimaanpassung.

Die FHH begann das angekündigte Heilungsverfahren fast 1 Jahr verspätet mit entsprechend verspäteter förmlicher Feststellung. Das Ergebnis dieses „Heilungsverfahrens“ löste die kritisierten Probleme nicht. Ein zweites Heilungsverfahren wurde von der FHH zugesichert und durchgeführt. Auch das 2. Heilungsverfahren ließ jedoch wesentliche Fehler ungelöst. Die FHH antwortete mit einem 3. Heilungsverfahren, dessen Ergebnis im Januar 2023 vom Senat förmlich festgestellt wurde, acht Jahre nach Abschluß des Vertrags mit den Investoren.

Während der Heilungsverfahren hat jeweils das Gericht die Verfahren der Normenkontrollklage ruhen lassen, die FHH hat dem Bauherrn laufend gestattet, auf eigenes Risiko zu bauen.

## **Zum aktuellen Stand des Verfahrens**

Auch nach dem 3. Heilungsverfahren sind wichtige Kritikpunkte nicht gelöst. Nach reiflicher Prüfung hat am 23.8.2023 die Klärgemeinschaft dem Gericht erklärt, die Verfahren der Normenkontrollklage fortzuführen. Der Anwalt hat Einsicht in die sehr umfangreichen Akten beantragt und bekommen. Den daraus entstandenen, 40-seitigen Schriftsatz sandte der Anwalt dem Gericht am Abend des 13.11.2023 zu. Das OVG hat am 15.11.23 diesen Schriftsatz dem Anwalt der FStadt Hamburg mit der Aufforderung zur Stellungnahme bis zum 5.1.24 zugesandt und dabei ausdrücklich nahegelegt, einem Mediationsverfahren zuzustimmen.

## **Einzelheiten der exemplarischen Kritikpunkte**

### 1. Die FHH war nie frei in ihren Abwägungsprozessen

Grundsätzlich ist zu Beginn eines Bebauungsplanverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung ergebnisoffen durchzuführen, sind öffentliche Beteiligung und Berücksichtigung von Einwänden laufend ergebnisoffen abzuwägen. Die FHH war jedoch nie frei in ihren Abwägungsprozessen, da sie sich im Zusammenhang mit dem Grundstückskaufvertrag dem Bauherrnkonsortium zu Ergebnissen und Fristen verpflichtet hatte, die sie dann einhalten mußte. Dies hatte das OVG bereits in 2019 bemängelt. Der Senat hat darüber hinaus die Entscheidungen zu Bebauungsplan und Baugenehmigungen an sich gezogen („evoziert“) und damit bezirkliche Ausschüsse umgangen.

## **Einzelheiten der exemplarischen Kritikpunkte, Fortsetzung**

### 2. Die Verkehrsprognosen sind fehlerhaft wegen falscher Basisannahmen

Die Verkehrsprognosen gehen fälschlich davon aus, dass eine Großmarktbrücke gebaut wird, dass ggf. verkehrslenkende Massnahmen den Verkehr reduzieren können und dass es sich bei der Einzelhandelsnutzung um 80.500 qm Geschoßfläche handele. Tatsächlich gibt es keinen Beschluß zum Bau der Großmarktbrücke, die Polizei hält verkehrslenkende Maßnahmen hier nicht für möglich und vermutet darüber hinaus, dass der angenommene Anteil des motorisierten Individualverkehrs gegenüber ÖPNV zu gering ist. Die gemäß Bebauungsplan zulässige Geschoßfläche für Einzelhandel umfasst 117.000 qm GF, das sind 45% zusätzlich. Eine dazu außerhalb des B-Plans mit dem Investor getroffene Vereinbarung ist unwirksam.

Mit den korrekten Basiswerten wäre das Verkehrsaufkommen noch deutlich höher.

**Die zu gering ermittelten Prognosewerte hätten nicht Basis für die nachfolgenden Gutachten zu Luft- und Lärmbelastung werden dürfen.**

### 3. Lärmbelastungen im Plangebiet und in der Umgebung sind zu hoch,

dies gilt insbesondere im Kreuzungsbereich Am Sandtorpark/ Überseeallee. Davon betroffen sind die kreuzungsnahen Gebäude der Klärgemeinschaft und die des Plangebiets selbst. Die Belastungen werden in der Planbegründung zu unrecht als zumutbar erklärt. Sie widersprechen u.a. der Stellungnahme des Fachreferats Gesundheit der Justizbehörde vom 20.8.2021 (\*4), außerdem den Zielen des Lärmaktionsplans der FHH: „Da mit dieser Bauleitplanung mithin ein planerisch vermeidbarer Lärmzustand geschaffen wird, der im Anschluß durch die städtische Lärmaktionsplanung wieder bewältigt werden muß, stellt sich diese Planung als abwägungsfehlerhaft dar.“ (\*5) **All dies gilt bei Korrektur der Verkehrsprognosen umso mehr!**

### 4. Anpassung an die Klimaerwärmung ist unberücksichtigt.

Seit 2012 ist der FHH durch eine von ihr beauftragte Klimastudie bekannt, dass die Zahl der wärmebelasteten Tage und der zu heißen Nächte in Hamburg zunehmen wird, dass dabei die Hafencity zu den am stärksten von heißen Nächten betroffenen Quartieren in Hamburg gehört, als **Folge der hohen baulichen Verdichtung** (\*6), **Oberflächenversiegelung und zu geringen Begrünung**. Diese klimatische Belastung wird in der Planbegründung verkürzt und untertrieben. Weder der Umfang der hieraus entstehenden Probleme noch Lösungen sind ansatzweise geeignet ermittelt.

Anmerkung: In einem anderen Hamburger B-Plan-Verfahren werden die detailliert möglichen Prognosemodelle sehr wohl eingesetzt zur Entwicklung einer bestmöglichen Vermeidung insbesondere nächtlicher Hitze.

### 5. Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet und in der Umgebung sind zu hoch.

Luftbelastungen sind mit zu hoch angesetzten Grenzwerten ermittelt. Die Erhöhung der Luftbelastung wird hingenommen, obwohl gemäß Luftreinhalteplan der FHH hier eine Senkung der Belastung anzustreben ist. „Diese prognostizierten Belastungen für Feinstaub gehören nach der Fachbehörde zu den höchsten in Hamburg.“ (\*1) Die Bedeutung der Belastungen für die Gesundheit wird mißachtet. Auszug aus der Stellungnahme des Fachreferats Gesundheit und Umwelt der Behörde für Justiz vom 20.8.21: „... Dass dies hingenommen wird, lässt sich aus Sicht des Gesundheitsschutzes nicht nachvollziehen und ist abzulehnen.“

**All dies gilt bei Korrektur der Verkehrsprognosen umso mehr!**

Anm.: Am stärksten gefährdet sind Ältere, Menschen mit Atemwegserkrankungen, Kinder und Schwangere.(\*7)

## **Einzelheiten der exemplarischen Kritikpunkte, Fortsetzung**

### 6. Das Planvorhaben widerspricht dem Hamburger Klimaplan.

Auswirkungen der Bebauung auf das Klima sind nicht ansatzweise ausreichend ermittelt und bewertet. Die Planbegründung verweist zu unrecht als Klimaschutzmaßnahme auf eine unverbindliche Maßnahmenliste des Investors.

Der gegenüber der früheren Planung (B-Plan HC 5) massiv angestiegene Straßenverkehr erzeugt zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen und widerspricht damit dem Hamburger Klimaplan, der starke Reduzierung vorsieht. Die Steigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Zunahme der Kreuzschifffahrt wird zu unrecht nicht ermittelt und nicht einbezogen.

Eine Relevanz des Hamburger Klimaplans wird in der Planbegründung von der FHH zu unrecht abgelehnt. Die Abwägung ist wegen dieser Nichtanerkennung defizitär.

### **Erläuterung der Anmerkungen:**

(\*1) Zitat aus der Nachricht des OVG an die Anwälte der FHH vom 15.11.2023

(\*2) Veröffentlichungen sind dokumentiert im Kapitel QUARTIER der Website [stadtlandkunst-hamburg.de](http://stadtlandkunst-hamburg.de)

(\*3) Erklärungen zu Selbstverständnis und Aktivitäten der Initiative Lebenswerte Hafencity sind dokumentiert im Kapitel QUARTIER der Website [stadtlandkunst-hamburg.de](http://stadtlandkunst-hamburg.de), insbesondere im Beitrag: 10.Juli 2018, Presseinformation, 16 S.

(\*4) Auszug aus der Stellungnahme des Fachreferats Gesundheit der Justizbehörde vom 20.8.2021:  
„Hinzu kommt, dass sich bei der Planung des Lärmschutzes aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes unabhängig von der Gebietsausweisung generell an der Nutzung Wohnen orientiert werden sollte. Gesunde Wohnverhältnisse umfassen zudem ein ruhiges Wohnumfeld als Voraussetzung für ungestörte Nutzung wie z.B. Gärten, Terrassen und Balkone. Eine positive Aufenthaltsqualität ... geht oberhalb eines Ganztagslärmpegels von 60dB(A) zunehmend verloren.“

(\*5) Zitat aus dem Schriftsatz RA Dr. Behle an das OVG vom 13.11.2023

(\*6) Die GFZ beträgt bei Ausweisung MK lt. Planbegründung 6,5 statt maximal 3,0 gemäß Empf. BauNVO.

(\*7) s.a. Kinderarzt Christian Göring/ Köln in „Feinstaub und seine Wirkung auf Kinder“, 12.6.2017: Je jünger das Kind und je kleiner die Feinstaubpartikel, desto gefährlicher für das Kind.

## **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>