

Planvorhaben **HafenCity 18**

Kritik der Initiative
Leben Am Dalmannkai
Uli Lesem und andere

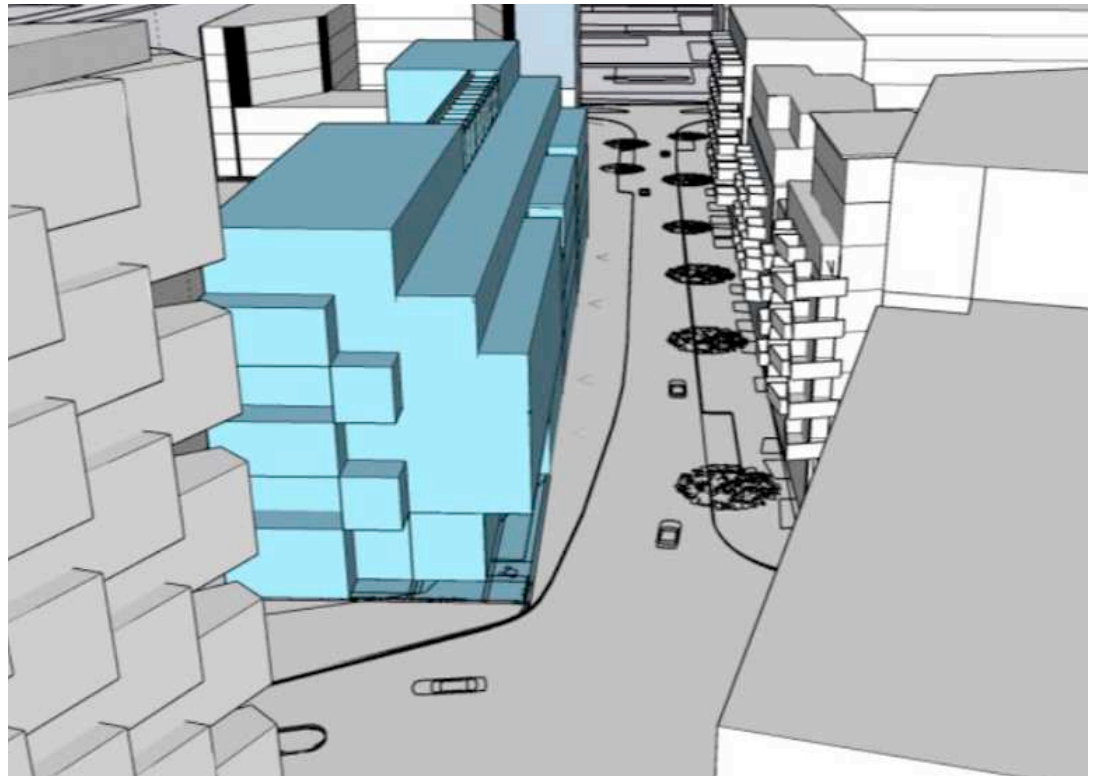


Abb. aus Gutachten Verschattung/ Lärmkontor

Inhaltsübersicht

- | | |
|---|----------|
| 01. Hohe Belastungen aus übergroßem Gebäude nicht durch Büroflächenbedarf begründet | Seite 2 |
| 02. Keine Einfügung in attraktive städtebauliche Struktur der Umgebung | Seite 3 |
| 03. Ausgleich von Grünflächen unzureichend | Seite 4 |
| 04. Potentiale für Biodiversität der Fauna zu gering eingeschätzt | Seite 5 |
| 05. Prognose hoher Luftschadstoffbelastungen, Ermittlungsbasis fehlt | Seite 6 |
| 06. Unzumutbare Lärmbelastung, Ermittlungsbasis fehlt | Seite 6 |
| 07. Unzumutbare Beeinträchtigung durch Verschattung | Seite 7 |
| 08. Unzumutbare Beeinträchtigung durch Abweichung von gesetzl. Abstands- und Geschoßflächen | Seite 10 |
| 09. Belastung durch Trafostation für das Kreuzfahrtterminal nicht ausreichend geprüft | Seite 10 |
| 10. Windkomfortgutachten ist ungeeignet | Seite 11 |

1. Hohe Belastungen aus übermäßigem Gebäude nicht d. Büroflächenbedarf begründet

Noch in 2014 erklärte die Geschäftsführung der HCH, das Grundstück werde für Bedarfe des Heizwerks vorgehalten und vorläufig nicht für andere Nutzungen freigegeben. Sowohl in Hamburg insgesamt als auch in der HafenCity gibt es keinen feststellbaren Mangel an Flächen für Büro- und Ergeschoßnutzungen. Flächenpotentiale mit Baurecht für diese Nutzungen finden sich viele in der HafenCity, die auch für ein Gebäude der HCH nutzbar wären.

Freie Baufläche im Bereich B-Plan HafenCity 9.



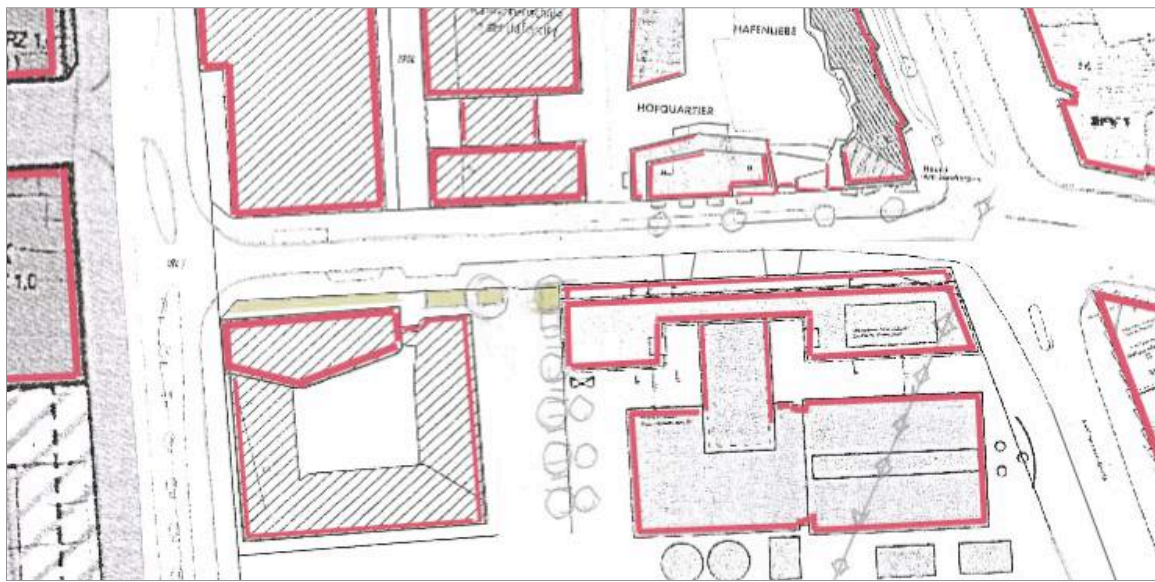
Für uns als Anwohner ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, dass trotz der damit verbundenen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Anwohner und das Kleinklima gerade an dieser Stelle ein Bürogebäude in solcher Dimension geschaffen werden soll. Dies gilt umso mehr, als die Verschattung des gesamten Dalmannkais auch die Attraktivität dieses Standorts für Aufenthalte im Freien erheblich reduzieren wird und vorhandene Angebote wie Cafés damit kaum mehr genutzt werden dürften.

Am Dalmannkai 4 im Sept. 2021, demnächst im Vollschaten ?



2. Keine Einfügung in städtebauliche Struktur der Umgebung

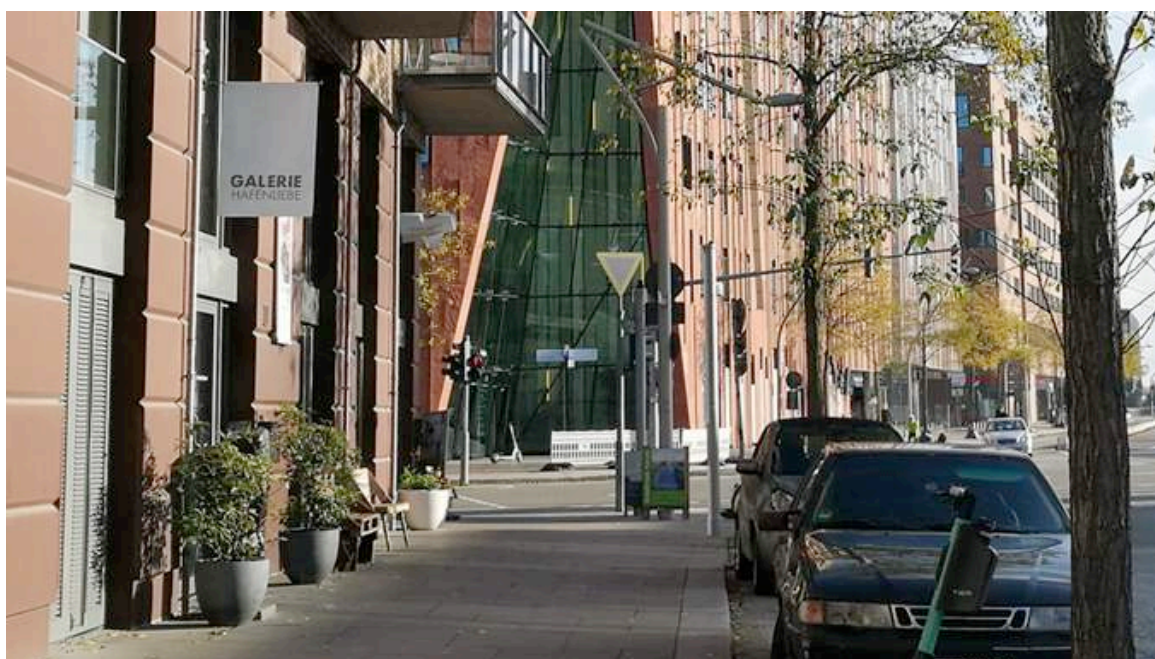
Das Planvorhaben ist 90 m lang und direkt auf die Grenze gesetzt. Es weicht damit deutlich ab von der attraktiven Struktur der Nachbarschaft: Die Gebäude des Straßenraums Am Dalmannkai sind in Teilabschnitte von ca. 30-35 m gegliedert. Die Lücken zwischen den Gebäuden ermöglichen Luftzirkulation und selbst im Dezember partiell winterliche Besonnung der Straßenräume. Die Höhe der Gebäude auf der Nordseite beträgt wechselnd 4-7 Geschosse. Die Bebauung hat auf der Südseite durchlaufend begrünte Grundstücksflächen vor der Fassade, auf der Nordseite zum Teil. (s. Abbildungen).



Planentwurf HC 18 mit 90 m Baukörperlänge
Umgebung: Baukörperlängen 30 - 35 m



Am Dalmannkai, Südseite mit Grünflächen:
Bereich HC18 Ligusterhecken und Eiche,
vor Kühne & Nagel: Eibenhecken (10/21)



Am Dalmannkai, Nordseite mit Pflanzkübeln
auf eigenem Grundstück (Foto 11/2020)

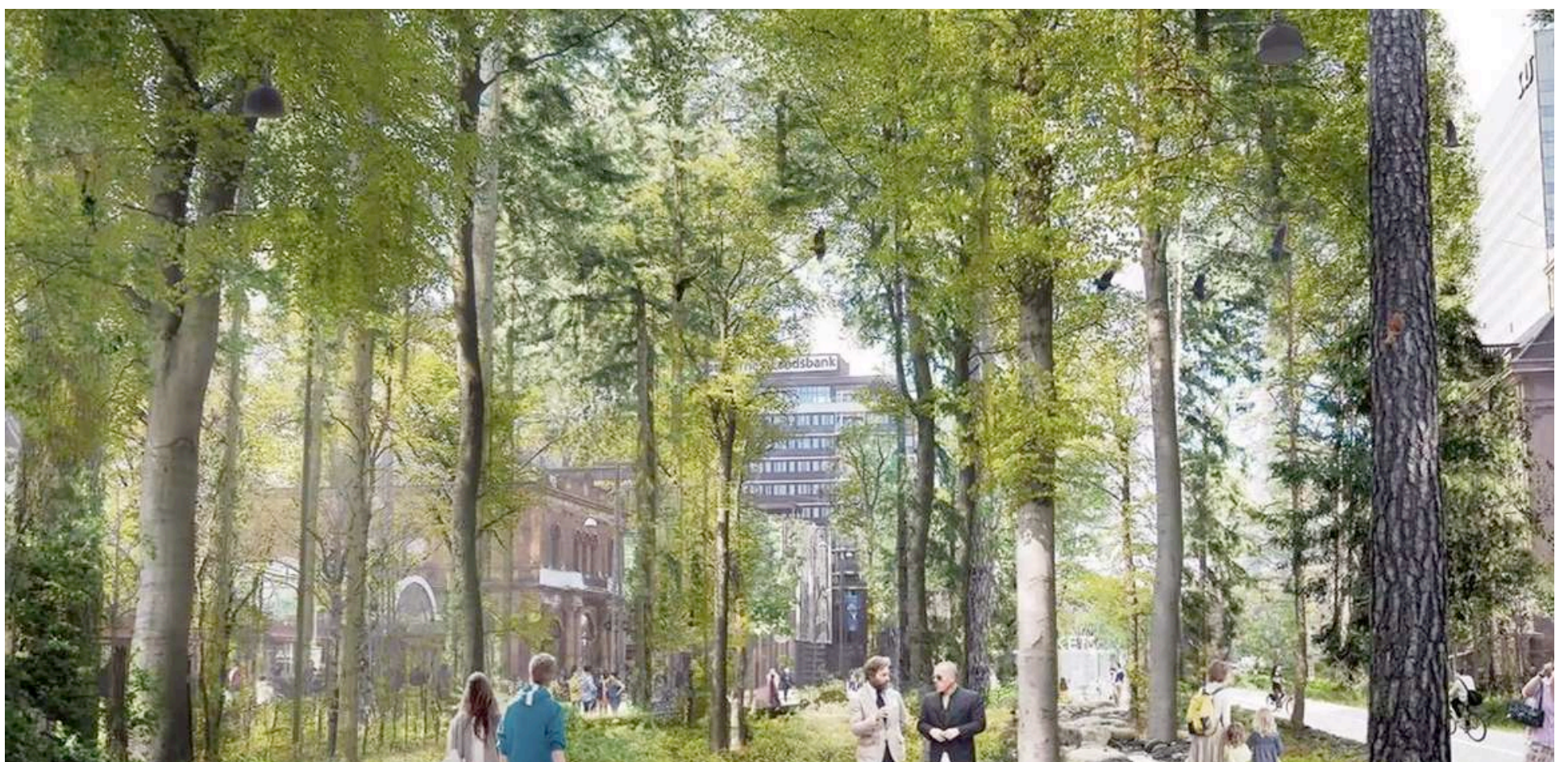
3. Ausgleich von Grünflächen unzureichend

In einem „Augenschein-Nachweis“ bezieht sich Herr Polkowsky in der KFS am 20.9.21 auf die vor Ort vorhandene Situation und glaubt an einen passenden Grünausgleich ohne rechnerischen Nachweis durch bodengebundene Fassadenbegrünung und partielle Dachbegrünung. Diese Betrachtung ist weder präzise noch berücksichtigt sie, dass der Bestand nicht den Anforderungen des bisher geltenden Planrechts entspricht: In der neuen Plangebietsfläche müssten gemäß dem Bebauungsplan HafenCity 1 nicht 350 qm, sondern 800 qm Freifläche begrünt sein, außerdem 2 großkronige und 10 kleinkronige Bäume gepflanzt.

Vor einem Grünausgleichsnachweis müssten diese Anforderungen erfüllt werden.

Fassadenbegrünung wird von Prof. Dr. Natalie Eßig (München) eher als Marketing-Effekt denn als sinnvoll für das Stadtklima gehalten (im Interview mit der FAZ). Eine Berliner Studie erkennt Fassadenbegrünung immerhin bis zu einer Höhe von maximal 10 m mit einem Flächenwert von 0,5 im Verhältnis zu Bodenflächen an. Dachbegrünungen werden in dieser Studie ebenfalls mit einem Flächenwert von 0,5 anerkannt. Bei 17,5 lfm im B-Plan HC 18 gesicherter Fassadenbegrünung und zu 30% begrünten Dachflächen errechnen sich $175 \times 0,5 + 428 \times 0,5 = 389 \text{ qm}$ auszugleichender Bodengrünfläche. Es fehlen für den Grünausgleich demnach 411 qm begrünete Bodenfläche, außerdem sämtliche gemäß B-Plan HC 1 geforderten Bäume.

Die Planbegründung räumt selbst ein, dass es durch die geplante Bebauung zu einer Konzentrationszunahme der Schadstoffbelastungen sowie zu einer Verstärkung des Hitzeinsel-Effekts kommen werde. Das Planvorhaben gefährdet damit unsere Gesundheit als AnwohnerInnen und mißachtet Beschlüsse der Koalition, durch deutlich mehr Grün für Staub- und CO₂-Bindung, Artenvielfalt und Reduzierung des Hitzeinsel-Effekts zu sorgen.



Mehr Grün im Straßenraum- - Vision für Kopenhagen, zit. n.: Argus /Workshop Verkehr des Netzwerks HafenCity 2021

4. Potentiale für Biodiversität zu gering eingeschätzt

In der Planbegründung werden Flora und Fauna nicht vollständig erfasst, ein Austernfischerpaar auf dem Gelände wird nicht erwähnt. Für den Haussperling wichtige Hecken (Nabu-Stellungnahme vom 26.11.20) werden auf unbestimmte Umgebung verlagert.

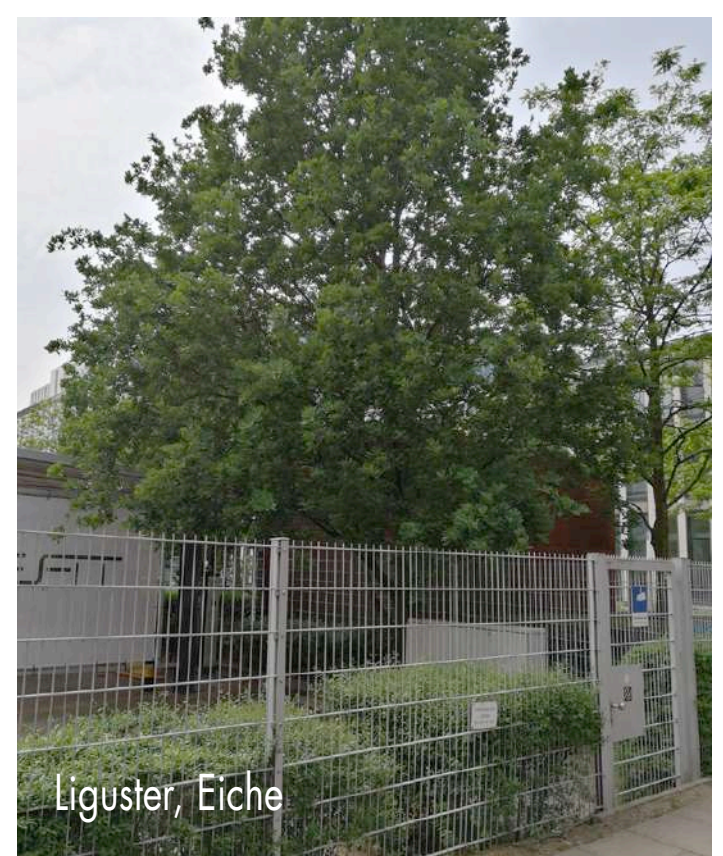
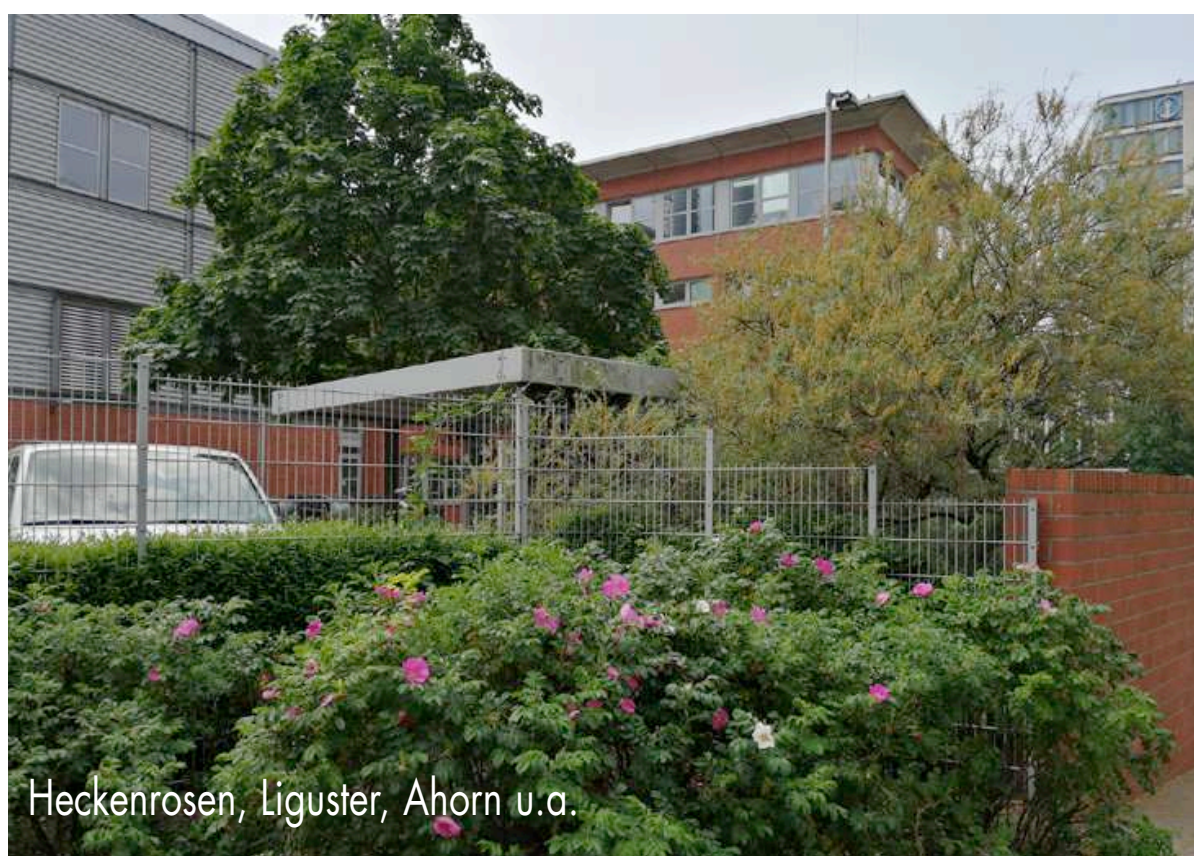
Das Gutachten Triops vermutet immerhin ein Austernfischerpaar und meint, für das Dach des nördlichen Gebäudeteils sei keine Störung der Brutplätze zu erwarten. Wir verstehen den neuen Plan so, dass über den nördlichsten Teilbereich hinweg, mindestens aber direkt an die Nordkante angebaut werden soll. Beides stellt u.W. eine Störung der Brutvögel dar.

Ein Austernfischerpaar brütet seit ca. 4 Jahren auf dem Dach des bestehenden nördlichen Gebäudeteils, wie ein Anwohner aufmerksam beobachtet. Im Bereich der Heckenrosen sind während der Brutzeit viele Spatzen zu sehen und zu hören. Im Innenhof der Hafenliebe und in der Umgebung des Heizwerks sind auch Fledermäuse zu sehen. Möwen leben in der ganzen HafenCity. Schwalben suchen regelmäßig im Frühjahr nach Nistplätzen. Sie bauen Nester in straßenseitigen Fensterleibungen und unter Dachüberständen.

Die im Gutachten Triops genannte „Reihe junger Stieleichen“ an der Westseite läßt sich nicht finden. Es gibt 2 Säuleneichen, die weiteren noch sehr kleinen Bäume dort sind vermutlich Mehlbeeren.

Das Gutachten Trops verkennt im Fazit, dass gemäß B-Plan HC 1 nachzuweisende Vegetationsflächen und Bäume als mögliche Habitate fehlen.

Mit der unvollständigen Betrachtung der Potentiale für Grün und Biodiversität widerspricht das Planvorhaben HafenCity 18 wichtigen aktuellen Beschlüssen der Regierungskoalition zu CO₂- und Staubbinding, Artenvielfalt und Hitzevorsorge durch mehr Grün in der Stadt..



5. Hoch belastende Luftschadstoffprognosen, Ermittlungsbasis nicht nachvollziehbar

Das Bauvorhaben führt zu erhöhter Luftbelastung, wie die Planbegründung selbst schreibt. Aus der Luftschadstoffuntersuchung geht allerdings nicht hervor, wie sich die Belastungsannahmen aus KFZ-Verkehr ergeben: Eine prüfbare Verkehrsprognose fehlt.

6. Unzumutbare Lärmbelastung, Ermittlungsbasis fehlt

Der Planbegründung ist zu entnehmen: Die bestehende hohe Lärmbelastung wird durch die Errichtung der massiven Neubebauung tags und nachts weiter erhöht. Dies geschieht durch zusätzlichen Verkehrslärm und Schallreflexionen des neuen Baukörpers. Es werden dabei unzulässige und gesundheitsschädliche Lärmpegel weiter verstärkt bzw. z.T. erstmalig erreicht.

Dem Gutachen Lärmkontor ist **kein Verkehrsgutachten beigefügt**, aus dem sich die angesetzten Verkehrsfrequenzen ergeben. Damit ist das Lärmgutachten **nicht prüfbar**.

Unter diesem Vorbehalt ist ausgehend von den Lärmprognosen zunächst festzustellen: Die Lärmprognosen von Lärmkontor sind nicht mit dem Schallgutachten der nördlichen Wohnbebauung aus 2008 vergleichbar, da sich viele Vorgaben zur Ermittlung unterscheiden. Für den Vergleich können am ehesten die dem Luftschadstoffgutachten zugrunde liegenden Verkehrsfrequenzen herangezogen werden. Diese Werte übersteigen deutlich die Verkehrsprognosen, die 2008 Basis für die Schallgutachten und die Kaufentscheidung zu der nördlichen Bebauung waren. Insbesondere ist der Lastverkehr stark gestiegen:

prognostizierte Verkehrsfrequenzen 2008: 1.500 Kfz/Tag, davon 60 Lastfahrzeuge
prognostizierte Verkehrsfrequenzen HC18: 3.000 Kfz/Tag, davon 376 Lastfahrzeuge

Daraus ergibt sich eine massiven Lärmerhöhung gegenüber der Situation in 2008, die durch Reflexionen des überlangen Baukörpers noch verstärkt wird.

Für Balkone der nördlichen Bebauung wird dabei der von der BSW selbst benannte Grenzwert von 60 dB(A) je nach Lage um 4-8 dB(A) überschritten.

Zu beachten ist, dass es sich bei der Bebauung auf der Nordseite des Planvorhabens de facto um Nutzungen „Allgemeines Wohnen“ gemäß BauNVO und nicht um Misch- und Kerngebiet handelt. Damit gelten geringere zulässige Lärmpegel.

7. Unzumutbare Beeinträchtigung durch Verschattung

Die Planbegründung räumt selbst ein, dass durch das Planvorhaben eine massive Verschattung der gegenüberliegenden Wohnbebauung erfolgt. U.a. die Mindestbesonnungszeit der Wohnungen von 1 Stunde am 17. Januar werde über mindestens 4 Geschosse durch den Neubau verhindert. Tatsächlich sind noch stärker 2 Wohnungen im Hochparterre Am Dalmannkai 4 betroffen: Sie erhalten gemäß Verschattungsstudie schon am 20.3. weniger als 1,5 Std. Besonnung.

Die massive Verschattung stellt zum einen eine Gesundheitsgefährdung und erhebliche Reduzierung der Lebensqualität dar. Zum anderen fehlt die Besonnung (kostenlos und CO₂-frei) auch für Licht und Wärme, d.h. der Bedarf an Elektrizität und Heizung erhöht sich und damit CO₂-Emissionen und Kosten.

Die durch die neue Planung entstehende massive Verschattung des Straßenraums widerspricht außerdem der Begründung zu der für die nördliche Wohnbebauung gegenüber der BauNVO zu hohen Dichte: Straßenräume sollen als attraktive Freiräume gestaltet werden.

Hier liegt ein offensichtlicher erheblicher Planungsfehler vor, da eine Optimierung des Bürogebäudes zur Vermeidung der unzumutbaren Verschattung, insbesondere in der Winterzeit, offenbar weder vorgenommen noch Minderungsmaßnahmen geprüft worden sind.

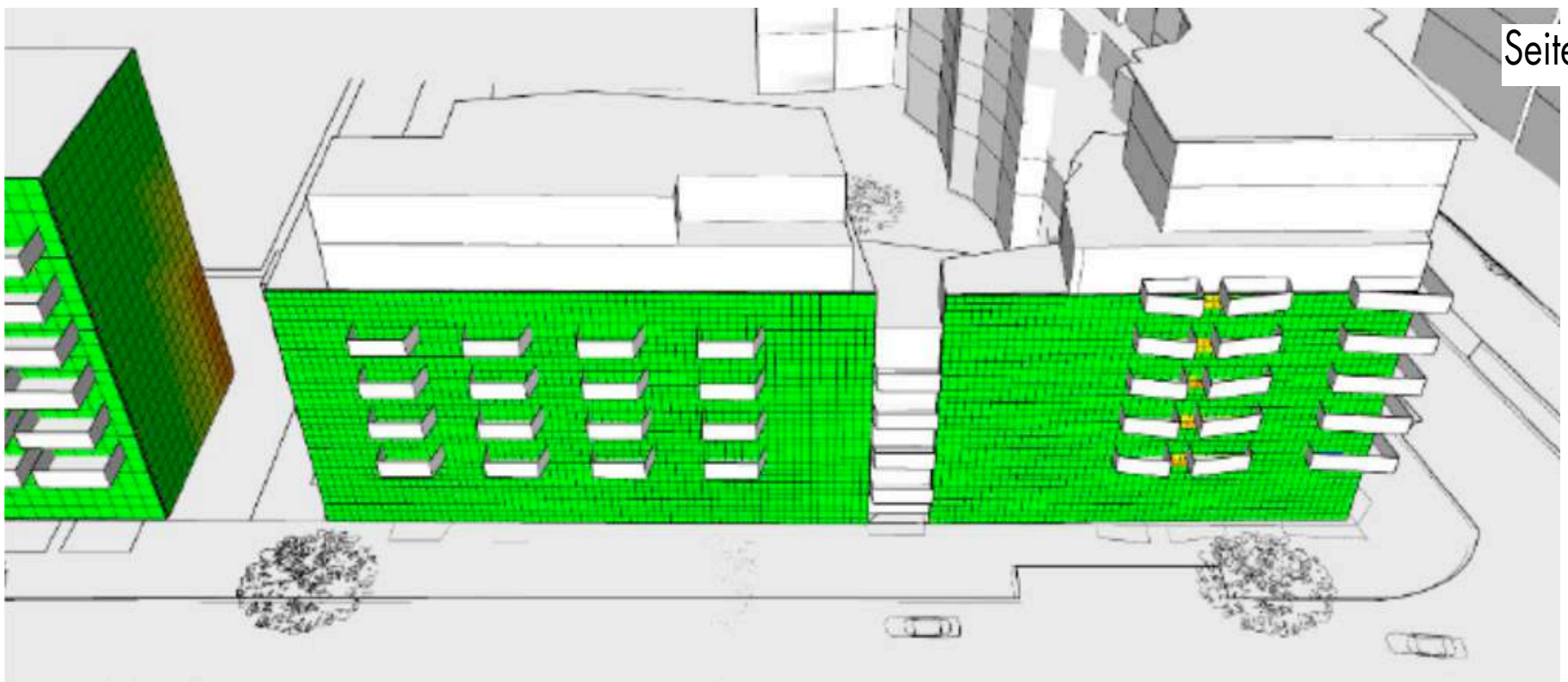


Besonnung Am Dalmannkai 4/ Am Sandtorpark 14 im November 2020. Demnächst im Vollschatten ?

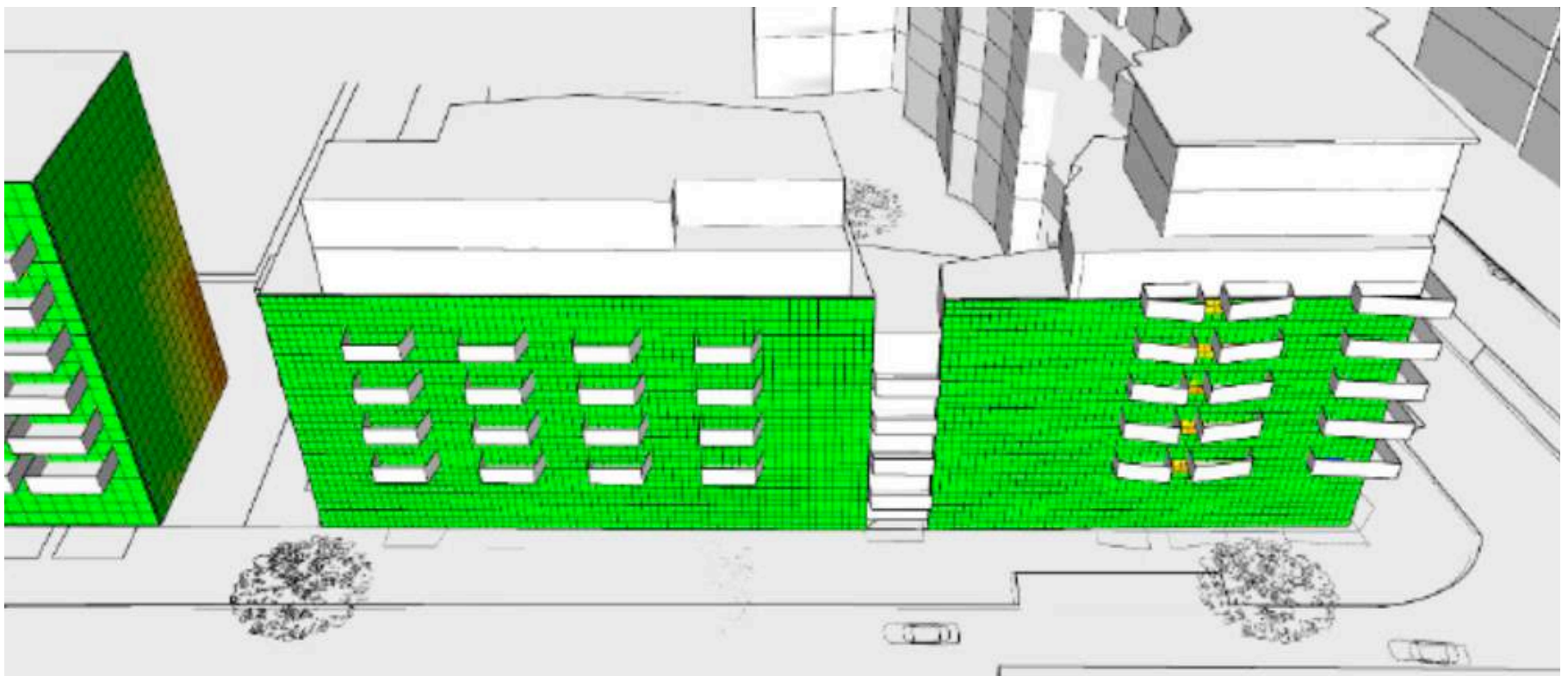
Zu: 7. Verschattung Am Dalmannkai am 20.März

durch Planvorhaben HafenCity 18. Grafiken aus Gutachten Lärmkontor

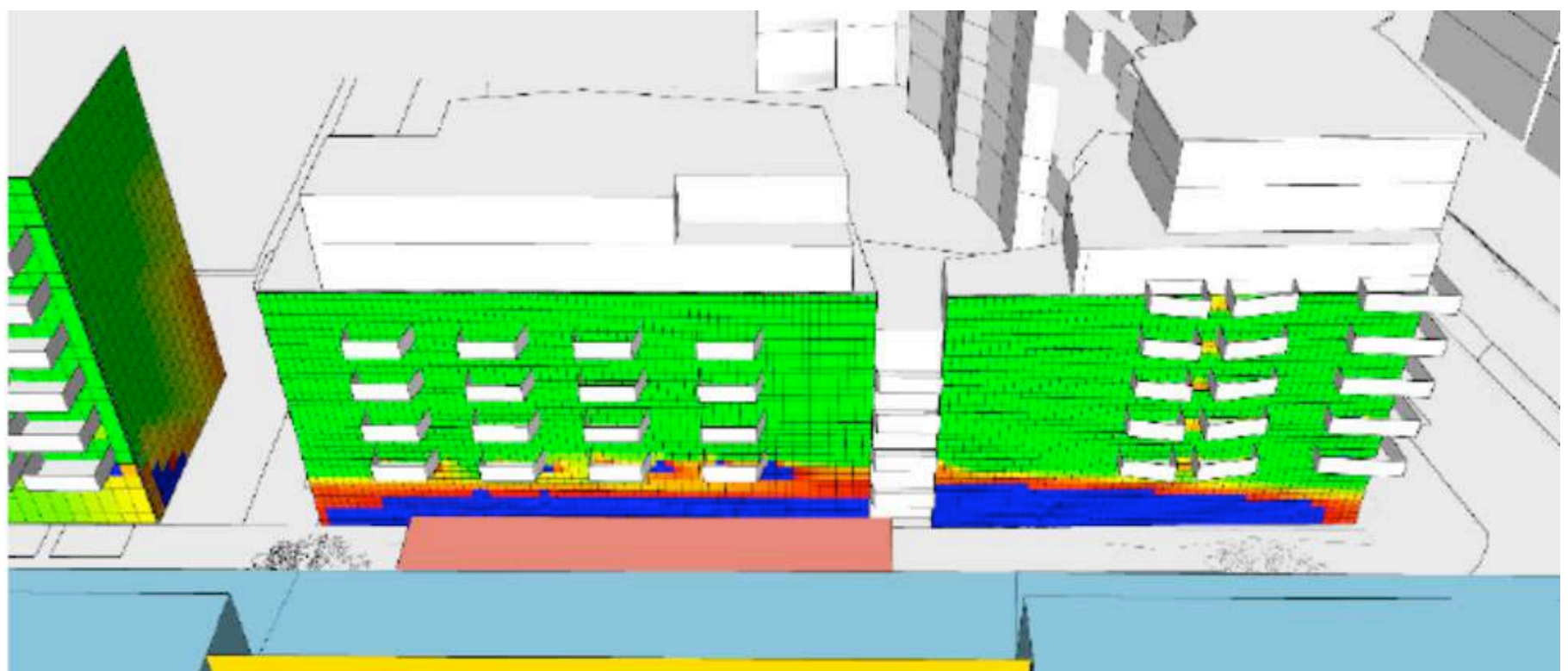
Seite 8



Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung ohne Neubau vor Heizwerk



Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung durch Planvorhaben HC 1



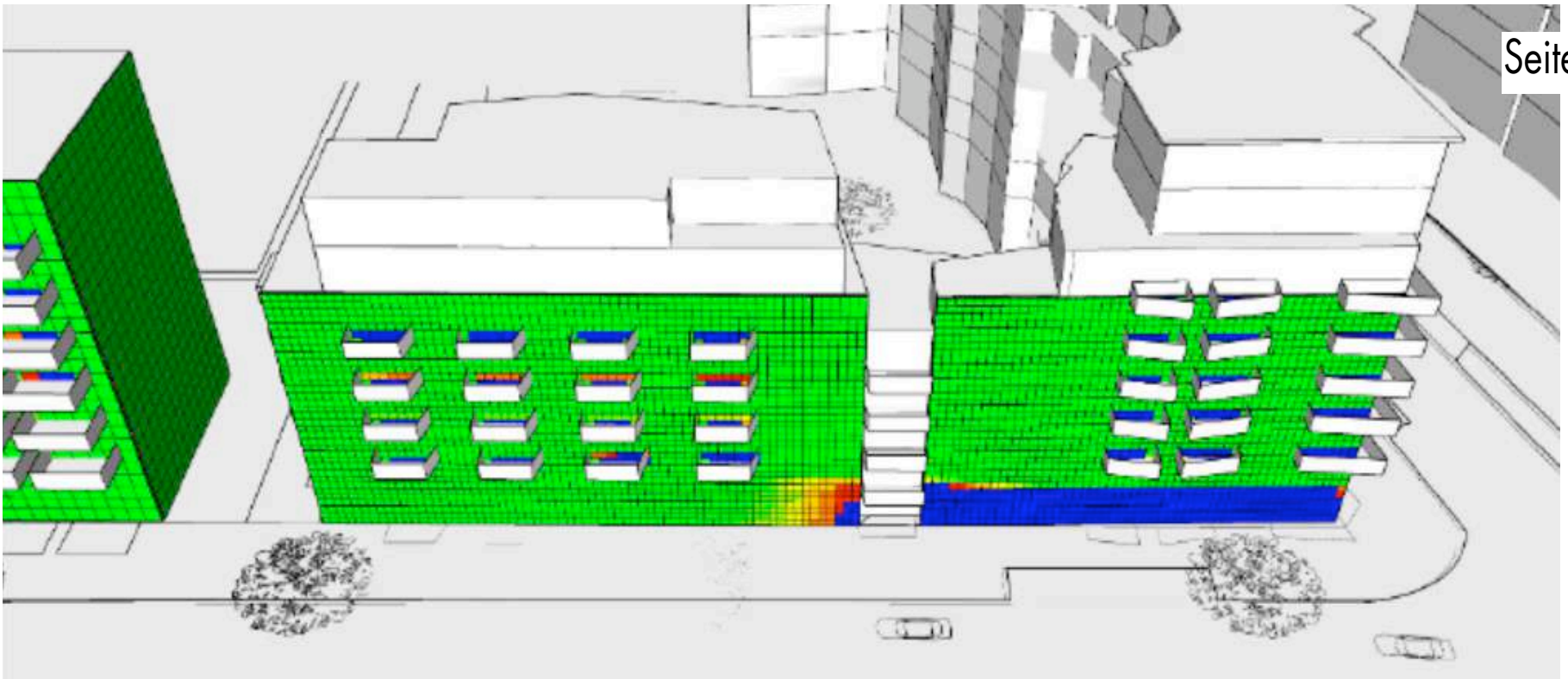
Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung durch Planvorhaben HC 18

Blau: Besonnungsdauer unter 1,5 Std., **Grün:** Besonnungsdauer min. 4 Std.

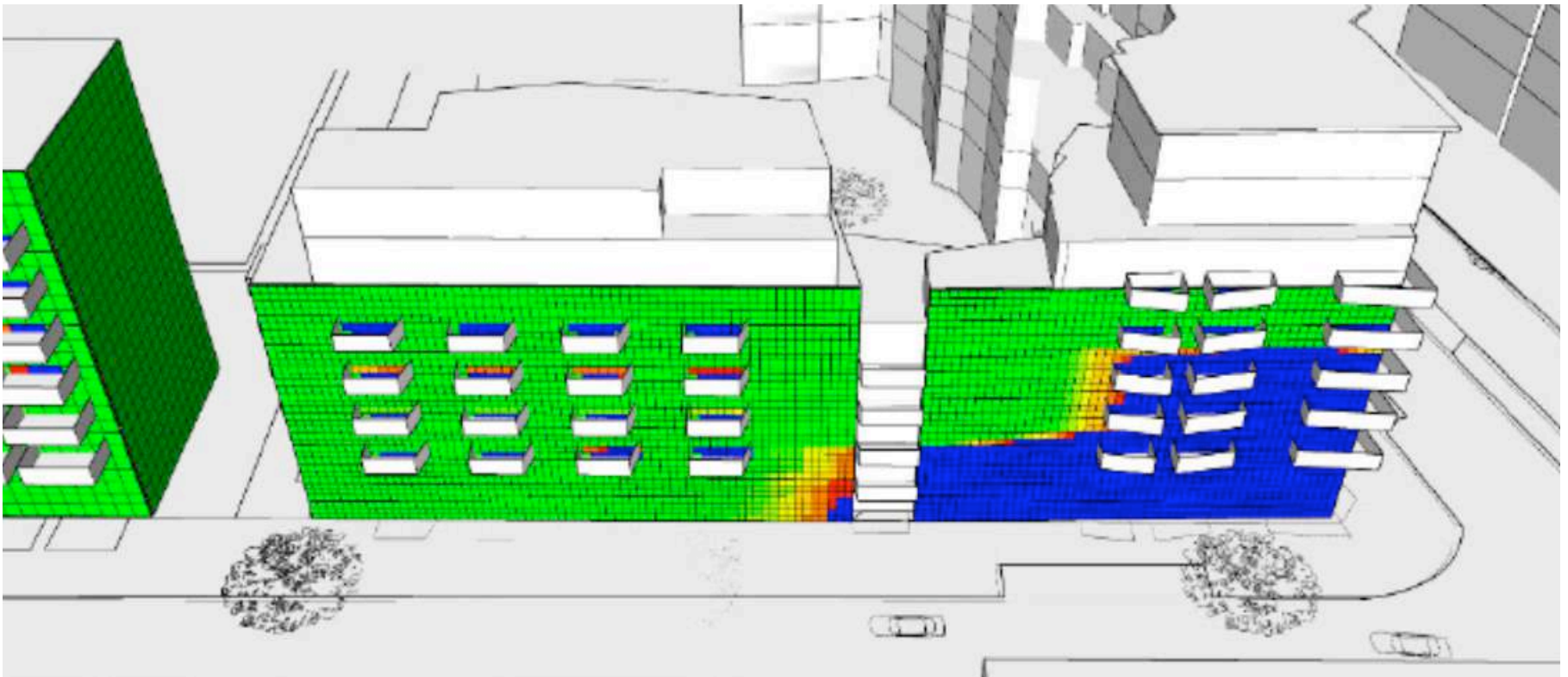
Zu: 7. Verschattung Am Dalmannkai am 17. Januar

durch Planvorhaben HafenCity 18. Grafiken aus Gutachten Lärmkontor

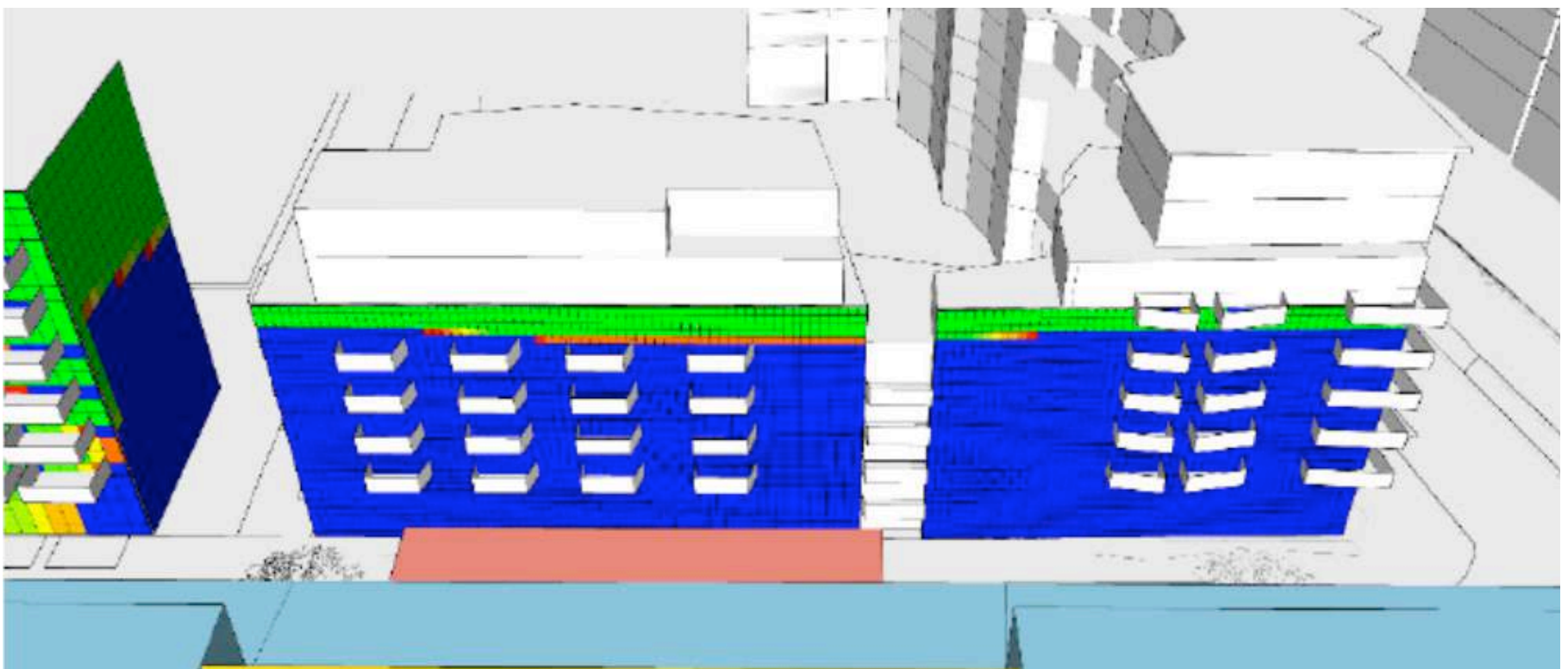
Seite 9



Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung ohne Neubau vor Heizwerk



Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung durch Planvorhaben HC 1



Am Dalmannkai 8-4/ Am Sandtorpark 14 Verschattung durch Planvorhaben HC 18

Blau: Besonnungsdauer unter 1 Std., **Grün:** Besonnungsdauer min. 1,5 Std.

8. Unzumutbare Beeinträchtigung durch Abweichung von gesetzl. Abstands- und Geschossflächen

Die Planbegründung erläutert, dass das Planvorhaben die Abstandsflächen gemäß HBauO zur gegenüberliegenden Wohnbebauung hin unterschreitet.

Seit Reduzierung der Anforderung von 1 H auf 0,4 H (in 2006) soll die HBauO lediglich Mindestanforderungen sichern. Für die erforderliche Besonnung verweist der Kommentar auf die Verantwortung der Architekten und Bauträger. Diese Verantwortung wird hier von der Stadt selbst nicht angemessen wahrgenommen, wie in Punkt 7 unserer Kritik deutlich wird.

Die zu massive Bebauung zeigt sich schließlich auch in der Geschossfläche. Diese überschreitet gemäß Planbegründung das durch die BauNVO vorgesehene Höchstmaß von 3,0. Eine Not-situation, die dies rechtfertigen könnte, ist nicht gegeben.

Soweit die Überschreitung der Geschossflächenzahl um 0,4 (3,4) unter Verweis auf § 17(2) BauNVO gerechtfertigt werden soll, vermag dies mangels Existenz dieser Regelung bereits dem Grunde nach keine belastbare rechtliche Begründung darzustellen. Unabhängig von dieser fehlerhaften Bezugnahme verdeutlicht diese Abweichung von den vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen Orientierungswerten die **offensichtliche Missachtung der Nachbarrechte**.

9. Belastung durch Trafostation für das Kreuzfahrterminal nicht ausreichend geprüft

Angaben zu Lage der Trafostation und Brandrisiko fehlen. Gemäß Planbegründung werden bezogen auf die 26. BImSchV die Höchstwerte elektromagnetischer Strahlung eingehalten. Nicht ermittelt ist allerdings die tatsächliche Höchstlast als 24-Stunden-Wert zur Prüfung der Einhaltung des Hamburger Vorsorgewerts. Bei anderen Planverfahren in der HafenCity ist dies durchaus vor der Befassung in der KFS geprüft worden und hat eine problematische Situation ergeben.

10. Windkomfortgutachten ist ungeeignet

Dem Bebauungsplanentwurf HafenCity18 ist ein Windkomfortgutachten beigefügt, das die Situation, wie wir sie seit 10 Jahren kennen, unzutreffend abbildet.

Der Plan Abb. 6.1, genannt „Analysefall“ beschreibt den Straßenraum Am Damannkai durchgehend als Stufe D (zum längeren Sitzen oder Stehen ungeeignet), desgleichen den Straßenraum Am Sandtorpark. Vor der nordöstlichen Gebäude-Ecke wird eine Teilfläche mit Stufe C, also etwas weniger windbelastet, bewertet.

Mit 10 Jahren Leben vor Ort können wir feststellen: Der Straßenraum Am Dalmannkai hat vor dem Hochhaus von Kühne & Nagel unangenehme Windbelastung, östlich davon, insbesondere vor den Gebäuden Am Dalmannkai 4-8 bis hin zur östlichen Gebäudeecke, ist es jedoch angenehm und zum entspannten Sitzen geeignet, besonders bei Sonnenschein. Enoteca Enerbanske, Nissis Kunstkantine, Galerie Hafenliebe und die Trdlo-Factory hatten vor der Coronapandemie außen vor ihren Ladenflächen Sitzplätze, die gern genutzt wurden und den Straßenraum belebt haben. Einige wollen diese Plätze bald wieder einführen.

Der Straßenraum Am Sandtorpark hat deutlich mehr Wind und die kritischste Fläche ist genau der Bereich, den das Windgutachten mit C bewertet: Die nordöstliche Gebäude-Ecke.

Aufgrund dieser offensichtlichen Fehlbewertung haben wir einen anerkannten Windkomfortgutachter, Herrn Dr. Ing. Lieb aus Aachen, um Stellungnahme gebeten.

Demnach ist das hier verwendete Programm veraltet und für den Zweck ungeeignet:

„Wie im Gutachten der Lohmeyer GmbH selbst ausgeführt, wäre für eine exakte Betrachtung ein Windkanalversuch in einem Grenzschichtwindkanal erforderlich. Das verwendete Berechnungsverfahren MISKAM ist zwar seit Jahren ... etabliert, da es großräumige Luftbewegungen akzeptabel reproduziert, für die Fragen des Windkomforts in der angewandten Form unseres Erachtens aber ungeeignet.“ Er begründet dies ausführlich, u.a.: „ Da der Windkomfort vor allem durch Böigkeiten und Ablösungen an Gebäudekanten beeinflusst wird, müssen typischerweise auch Wirbelstrukturen zwischen 1-5m für eine realistische Bewertung abgebildet werden. Diese werden vom gewählten Modell jedoch vollkommen unterdrückt. Das Modell MISKAM verwendet darüber hinaus ein zeitlich gemitteltes Simulationsverfahren (RANS bzw. URANS), was dynamische Effekte der Strömung auch auf der Zeitebene unterdrückt. Auch dies unterdrückt die Ermittlung von Wirbelstrukturen und glättet alle kurzfristigen Effekte aus den Berechnungen. Dies erfolgt, da zur Entstehungszeit dieser Programme alle anderen Vorgehensweisen noch nicht ansatzweise berechenbar waren.“



Vor Hochhaus deutlich stärkerer Wind



Kein Windproblem: Vor „Enerbanske“, Am Dalmannkai 8, 2017