

Originalstellungennahmen | Kleiner-Grasbrook2 (Kleiner Grasbrook 2 (Moldauhafenquartier)) | Bauleitplanung Online

Eingangsnummer: Nr.: 1050	Details
eingereicht am: 03.10.2024	Verfahren: k.A. Verfahrensschritt: Beteiligung TöB Institution: BJV-Amt für Verbraucherschutz - V 2 Abteilung: Produkt- und Anlagensicherheit, Gesundheit und Umwelt Eingereicht von (Vor- u. Zuname): [REDACTED] Im öffentlichen Bere- ich anzeigen: Nein Planunterlage: Gesamtstellungnahme

Stellungnahme

Sachverhalt

Der Bebauungsplan Kleiner Grasbrook 2 schafft die planungsrechtlichen Voraussetzung für die Entwicklung des gemischt genutzten Moldauhafenquartiers auf dem nördlichen Teil des bisher hafenwirtschaftlich genutzten Geländes auf dem Kleinen Grasbrook. Die Flächen beherbergten bislang das ehemalige Überseezentrum sowie Lager- und Umschlagsflächen. Zukünftig soll die Fläche Platz für Wohnungen, Arbeitsplätze, eine Grundschule, das Deutsche Hafenmuseum, einer Parkanlage, Freizeit und Versorgungseinrichtungen bieten. Die geplante Nutzung der Flächen geht mit einer Erhöhung der Schutzwürdigkeit, verglichen mit der aktuellen Nutzung, einher.

Auf Grund der zentralen Lage des Plangebietes im Hamburger Hafen ist durch Gerüche, Klänge und Beleuchtungen mit einer Vielzahl reizvoller maritimer Eindrücke zu rechnen. Diese verschiedenen, von allen Seiten einwirkenden Einflüsse können allerdings auch gesundheitliche Relevanz für die sich zukünftig im Plangebiet aufhaltende Bevölkerung haben.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird in 4.2.1.1 eine Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes durchgeführt. Hier werden bereits zur Erholungsfunktion im IST-Zustand fehlende Infrastrukturen zur Nutzung als Erholungsort und die starke Vorbelastung durch Lärmimmissionen aus Verkehr und Gewerbe beschrieben. In 4.2.1.2 wird auf die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung eingegangen. Hier werden hinsichtlich der Erholung die positiven Entwicklungen durch die Planung in Form von Grünflächen und Promenaden betont.

Weiterhin wird auch zum Lärm die Belastung durch den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr sowie lagebedingt im Hafen auch Gewerbelärm. Diese Immissionen werden bei Durchführung der Planung ein Gebiet mit nutzungsbedingt höherem Schutzbedarf betreffen und sich hinsichtlich der Immissionen durch Straßen- und Schienenverkehrs durch die geplante U-Bahn-Station und Straßen einschließlich Tiefgarageneinfahrten weiter erhöhen. Auch Erschütterungen und damit verbundener Sekundärschall können das Plangebiet durch die östlich verlaufenden Bahntrassen betreffen.

Lichtimmissionen können insbesondere durch das Hafengebiet, den Schiffsverkehr der Elbe, Elb-

brücken und zukünftig im Plangebiet befindliche Grünanlagen, eine U-Bahnstation und ein Sportplatz hervorgerufen werden. Diese können durch eine generelle Aufhellung oder punktuelle Blendung störend wirken.

Die mögliche Belastung durch Luftschadstoffe von der umliegenden Hafenindustrie, bzw. von sich im Hafen befindlichen Schiffen wird ebenfalls beschrieben.

Luftkomfort-, Verschattungs- und EMF-Gutachten sind weiterhin enthalten.

Bewertung

Aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes bewerten wir die Planung wie folgt.

Lärm

Es wird in der Begründung an verschiedenen Stellen bei Beurteilungspegeln größer als 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) auf eine „Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung“ hingewiesen. Diese Formulierung ist aus gesundheitlicher Sicht unbedingt zu streichen. Bei den Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts handelt es lediglich um Beurteilungspegel der 16. BImSchV. Sie stehen jedoch nicht für die Schwelle einer Gesundheitsgefahr. [F1]

Vielmehr sind die Beurteilungs- und Grenzwerte im Lärmschutzrechtlichen Regelwerk insgesamt deutlich zu hoch und entsprechen nicht dem wissenschaftlichen Stand zur gesundheitlichen Bewertung von Lärm. So kommen die WHO (<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/343936/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243-eng.pdf?sequence=2>), das Umweltbundesamt (https://www.umweltbundesamt.de/2021_laermbilanz_2020.pdf) und der Sachverständigenrat für Umweltfragen (<https://www.umweltrat.de/SharedDocs>) zu dem Schluss, dass für einen zielführenden Gesundheitsschutz die Werte der 16. BImSchV um 10 bis 15 dB geringer sein müssten.

Es kommt zu einer massiven Lärmeinwirkung auf mehrere Baukörper im Gewerbegebiet und Kerngebiet mit Beurteilungspegeln von bis zu 79 dB(A) tags und 80 dB(A) nachts durch die östlich des Gebiets verlaufenden Bahntrassen. Auch auf der Nordseite kommt es im Gewerbegebiet zu mehreren Überschreitungen der Beurteilungspegel. Die Schule weist Überschreitungen des Tagesbeurteilungspegels auf der Südfassade auf, die nächtlichen Beurteilungspegel wurden als nicht beurteilungsrelevant erachtet.

Die Baufelder des für Wohnen vorgesehen Urbanen Gebietes (Baufelder 2-8) weisen Überschreitungen der Grenzwerte auf. Neben der Überschreitung von Tagesgrenzwerten auf der Nord- und Ostseite vieler der Gebäude wird der Nachtgrenzwert mit Beurteilungspegeln von fast ausnahmslos 59 dB(A) auch auf den Süd- und Westseiten überschritten. Auch die Wohninseln der Baufelder 11 bis 15 weisen Grenzwertüberschreitungen auf. In Baufeld 15 zu größten Teilen, in den weiteren Baufeldern in absteigender Baufeld-Ziffer immer noch an vielen bis einigen Immissionsorten.

+Die Einwirkung durch Gewerbelärm aus dem umliegenden Hafengebiet und der geplanten U-Bahnhaltestelle führen zu mehreren, teils deutlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte in den Wohninseln insbesondere im Nachtzeitraum.

Die vorgesehene Bebauungsstruktur und Ausrichtung der Gebäude sollen das Plangebiet vor Lärmquellen abschirmen. Weiterhin wird für die Bereiche ohne lärmabgewandte Seite eine Wohnnutzung, auch für Betriebswohnungen, ausgeschlossen. Auch wird für einige Wohnungen, auf die eine Einwirkung von Verkehrslärm im Nachtzeitraum oberhalb von 60dB(A) zu erwarten ist, eine lärmabgewandte Orientierung der Schlafräume festgesetzt. Für alle Schlafräume soll laut Begründung 4.2.1.2 ein maximaler Innenraumpegel von 30 dB(A) nachts bei geöffnetem Fenster gefordert werden. Dafür soll in die Verordnung zum Bebauungsplan für Schlafräume im gesamten Plangebiet

bauliche Maßnahmen wie Doppelfassaden, verglaste Vorbauten und besondere Fensterkonstruktionen vorgeschrieben werden, die auch bei teilgeöffnetem Fenster ein Innenraumpegel von maximal 30 dB(A) ermöglichen. Aktiver Schallschutz an der Quelle ist dem passiven Schallschutz am Immissionsort immer vorzuziehen. Eine Minderung der nächtlichen Lärmbelastung ist aus gesundheitlicher Sicht besonders wertvoll, um die Erholung durch Nachtschlaf zu fördern. Die alleinige Betrachtung des Innenraumpegels ist hier allerdings aus gesundheitlicher Sicht kritisch zu sehen, da sie mit Einschränkungen der Nutzbarkeit der Fenster einhergeht. Angesichts des Klimawandels und einer steigenden Zahl von Tropennächten wird vermutlich das Bedürfnis nach einer vollständigen Fensteröffnung und Querlüften steigen. Mit speziellen Fenstern, die aus Lärmschutzgründen nur eine Teilöffnung erlauben, und der starken Lärmbelastung von teils zwei bis vier Fassaden der Gebäude, wird dieses schwer möglich sein. Weiterhin ist für Frequenzen unterhalb von 100 Hz die Lärmdämmung oft niedriger als für höhere Frequenzen. Der Höreindruck im Innenraum ist entsprechend ohne maskierende andere Frequenzen deutlich von diesen tiefen Frequenzen dominiert. Eine solche Geräuschcharakteristik wird als besonders belästigend empfunden. [E1] [E2]

Auch die Außenwohnbereiche sind laut Begründung mit Schallschutzmaßnahmen zu versehen, die einen Pegel von tags unter 65 dB(A) sicherstellen. Im Gewerbe- und Kerngebiet seien ebenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen und eine optimierte Grundrissgestaltung vorzunehmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung sollten aus Sicht des Gesundheitsschutzes durchgeführt werden. Sie stellen mit betrachteten Immissionswerten von 60 bzw. 65 dB(A) aus gesundheitlicher Sicht nicht mehr den Stand der Wissenschaft dar (siehe Empfehlungen der WHO). Durch die Zufahrten zu den Tiefgaragen sind weitere Immissionsrichtwertüberschreitungen festgestellt worden. Diesen kann durch Ausschluss von Wohnnutzung, baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen wie nicht öffentbare Fenster oder aktiven Maßnahmen wie der Einhausung der Tiefgaragenzufahrt begegnet werden. Aus gesundheitlicher Sicht sind die aktiven Maßnahmen hier den passiven vorzuziehen, da dadurch insgesamt eine Verringerung der Lautstärke erreicht wird.

Die Klassenräume der Schule und der Schulhof sollen laut Begründung ebenfalls durch passiven Schallschutz und bauliche Maßnahmen besonders vor Lärm geschützt werden, wobei auf dem Schulhof 60 dB(A) und in Räumen mit einer besonders lärmempfindlichen Nutzung 35 dB(A) tags sichergestellt werden sollen. Der besondere Schutz der Klassenräumen ist aus gesundheitlicher Sicht sehr zu begrüßen. Der Verkehrslärmpegel von 60 dB(A) auf dem Schulhof sollte aus gesundheitlicher Sicht reduziert werden (Vgl. oben, Empfehlung der WHO, UBA und SRU). Auch sind auch auf dem Außengelände von Schulen ruhige Areale begrüßenswert, um eine Erholung der Schulkinder während der Pausenzeiten zu ermöglichen. [E4]

Auch die Nutzung der Sportanlage führt, je nach Nutzungsszenario, mit Spitzenwerten von bis zu 65 dB(A) in der Ruhezeit an den zum Sportplatz gerichteten Fassaden zu Überschreitungen. Die geplanten Schallschutzwände führen zu bei der betroffenen Fassade zu einer Reduktion auf maximal 61 dB(A). Eine Schallminderung ist aus gesundheitlicher Sicht zu begrüßen, eine noch stärkere Reduktion wäre empfehlenswert (siehe WHO, UBA, SRU). [E5]

Unter 5.9.2.1 Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung finden sich Angaben zur Nutzung der Flächen unterhalb des Viadukts der geplanten Verlängerung der U-Bahn-Linie 4. Diese schließt auch eine Sport- und Freizeitnutzung ein. Auf Grund der Lage dieser Flächen in direkter Nähe zu den geplanten U-Bahn-Gleisen und den vorhandenen und perspektivisch weiter ausgebauten S-Bahn-Trassen, ist aus gesundheitlicher Sicht hier eine Untersuchung notwendig, welche

Lautstärkepegel durch den Bahn- und Autoverkehr zu erwarten sind. [F2]

Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Auf Grund der östlich des Plangebiets verlaufenden Bahntrassen ist mit Erschütterungen zu rechnen. Die Gutachten weisen auf notwendige bauliche Vorkehrungen hinsichtlich der Mindestdeckeneigenfrequenzen hin. Die zusätzlichen Erschütterungen durch die geplante U-Bahn Strecke im Vergleich mit den sonstigen Belastungen nur zu vernachlässigen, wenn die erforderlichen aktiven technischen Maßnahmen zum Erschütterungsschutz getroffen werden. Aus gesundheitlicher Sicht sind Belästigungen durch Erschütterungen und den dadurch entstehenden sekundären Luftschall zu vermeiden und entsprechende bauliche und technische Maßnahmen unbedingt durchzuführen. [E6]

Lufthygiene

Für Luftschadstoffe ist als Prognosezeitraum das Jahr 2027 bestimmt. Es wird in der Begründung von keiner Überschreitung der Grenzwerte bei Feinstaub, Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid ausgegangen.

Die geltenden Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid entsprechen nicht den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die gesundheitlichen Auswirkungen von Luftverschmutzung. Zahlreiche wissenschaftliche Studien zeigen auf, dass sich die Luftschadstoffe PM_{2,5}, PM₁₀ und NO₂ auch unterhalb der bisherigen Richtwerte nachteilig auf die Gesundheit auswirken. Dies wurde im September 2021 von der WHO in umfangreichen systematischen Analysen des wissenschaftlichen Kenntnisstands in Form eines Entwurfs für neue Luftqualitätsrichtlinien bestätigt (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>). Für einen angemessenen Gesundheitsschutz sind – trotz Einhaltung der geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV – Maßnahmen, die zu einer Senkung der Luftschadstoffbelastungen führen, zu befürworten. [E7]

Übersicht der Forderungen und Empfehlungen aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes

Forderungen

[F1] Der Bezeichnung der Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts aus der 16. BImSchV als „Schwelle der Gesundheitsgefährdung“ ist zu streichen, da sie keine Schwelle zur Gesundheitsgefahr darstellen.

[F2] Es ist zu untersuchen, ob die geplante Sport- und Freizeitfläche unter dem U4-Viadukt einer hohen Lärmbelastung durch die U-Bahn und S-Bahn-Gleise ausgesetzt ist.

Empfehlungen

[E1] Es sollte für das Plangebiet mehr aktiver Schallschutz an der Lärmquelle umgesetzt werden, weil dieser dem passiven Schallschutz am Immissionsort immer vorzuziehen ist. Denn dadurch wird für ein größeres Umfeld eine Verringerung der Lärmbelastung erreicht.

[E2] Die Minderung von Lärmpegeln nachts ist zur Sicherung des gesunden Schlafes wünschenswert. Eine Lösung, die auf die zu erwartenden steigende Anzahl an Tropennächten eingeht und eine vollständige Öffnung von Fenstern, noch besser ein Querlüften ermöglicht, wäre hier den beschriebenen passiven baulichen Schallschutzmaßnahmen, die die geplanten Immissionswerte nur bei teilgeöffnetem Fenster sicherstellen, vorzuziehen.

[E3] Eine Lärminderung in den Außenwohnbereichen ist auch aus gesundheitlicher Sicht wünschenswert. Lediglich sind die angestrebten Immissionswerte von 60 bzw. 65 dB(A) aus gesundheitlicher Sicht weiterhin deutlich zu hoch (Siehe Empfehlungen der WHO, UBA und SRU).

[E4] Der besondere Schutz bestimmter Räume der Schule ist aus gesundheitlicher Sicht sehr zu be-

grüßen. Wünschenswert sind allerdings auch auf dem Außengelände insgesamt stärker reduzierte Immissionspegel, entsprechend der WHO, UBA und SRU. Hier sollte auch eine schallmindernde Gestaltung des Pausenhofes betrachtet werden (Vermeidung schallharter Flächen), um auch hier die Gesamtlautstärke durch das Spielen der Kinder zu reduzieren, „Ruheinseln“ zu schaffen und dadurch die Erholung in den Pausen zu fördern.

[E5] Die Schallschutzmaßnahmen am Sportplatz sind aus gesundheitlicher Sicht zu begrüßen, eine stärkere Lärmreduzierung wäre wünschenswert (Siehe WHO, UBA, SRU).

[E6] Die beschriebenen baulichen und technischen Maßnahmen auf Grund der Erschütterungen und gegen Immissionen in Form sekundären Luftschalls sind unbedingt umzusetzen und die weiteren Untersuchungen durchzuführen um belästigungsarme und gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen.

[E7] Da nach aktuellem Stand der Wissenschaft die aktuellen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht mehr dem angemessenen Gesundheitsschutz entsprechen, sind Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastung zu befürworten.