

Begründung
zum Bebauungsplan HafenCity 9

Inhalt	Seite
1. Grundlage und Verfahrensablauf.....	3
2. Anlass und Ziel der Planung.....	3
3. Planerische Rahmenbedingungen.....	3
3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände.....	3
3.1.1. Flächennutzungsplan.....	3
3.1.2. Landschaftsprogramm.....	4
3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände.....	4
3.2.1. Hafenentwicklungsgesetz.....	4
3.2.2. Denkmalschutz.....	4
3.2.3. Hafenplanungsverordnung.....	4
3.2.4. Sturmflutschutz.....	4
3.2.5. Altlastenverdächtige Flächen.....	5
3.2.6. Kampfmittelverdacht.....	5
3.2.7. Planfeststellungsbeschluss U-Bahn-Linie U4.....	5
3.2.8. Baumschutz.....	5
3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände.....	5
3.3.1. Stadtentwicklungskonzept.....	5
3.3.2. Masterplan.....	6
3.3.3. Wettbewerbsverfahren.....	6
3.3.4. Gutachten.....	7
3.3.5. Angrenzende Bebauungspläne.....	7
3.4. Angaben zur Lage und zum Bestand.....	7
3.4.1. Lage und Größe des Plangebiets.....	7
3.4.2. Raumtypologie und Relief.....	7
3.4.3. Historischer Abriss.....	8
3.4.4. Gebäude- und Nutzungsbestand.....	9
4. Umweltbericht.....	9
4.1. Vorbemerkungen.....	9
4.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans.....	9
4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über den Standort sowie Art und Umfang der geplanten Vorhaben.....	9
4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben.....	10
4.1.4. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (tabellarische Übersicht).....	10
4.1.5. Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen.....	11
4.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen je Schutzgut einschließlich etwaiger Wechselwirkungen.....	12
4.2.1. Schutzgut Luft.....	12
4.2.2. Schutzgut Klima.....	18
4.2.3. Schutzgut Wasser.....	19
4.2.4. Schutzgut Boden.....	20
4.2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt.....	22
4.2.6. Schutzgut Stadtbild/Landschaft.....	24
4.2.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	25
4.2.8. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	25
4.3. Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen.....	28

4.3.1. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans.....	28
4.3.2. Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante).....	28
4.4. Zusätzliche Angaben	28
4.4.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.....	28
4.4.2. Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).....	29
4.4.3. Zusammenfassung des Umweltberichts.....	29
5. Planinhalt und Abwägung	30
5.1. Kerngebiete.....	32
5.1.1. Art der Nutzung	32
5.1.2. Maß der baulichen Nutzung	33
5.1.3. Wohnen in den Kerngebieten	35
5.1.4. Detaillierte Festsetzungen aufgrund von Wettbewerbsergebnissen	37
5.2. Fläche für den Gemeinbedarf.....	37
5.3. Gestalterische Festsetzungen	38
5.3.1. Erhöhte Erdgeschosszone.....	38
5.3.2. Material.....	38
5.3.3. Aufbauten	39
5.3.4. Überschreitung der Baugrenzen	39
5.3.5. Werbeanlagen.....	40
5.4. Energieversorgung	41
5.5. Verkehr	42
5.5.1. Straßenverkehrsflächen / Rettungswege.....	42
5.5.2. Stellplätze.....	42
5.5.3. Unterirdische Bahnanlage / ÖPNV	43
5.5.4. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Gehrecht.....	44
5.6. Immissionsschutz	45
5.6.1. Lärm	45
5.6.2. Luftschadstoffe.....	47
5.6.3. Erschütterungsschutz.....	47
5.6.4. Störfallbetriebe	48
5.7. Wasser.....	48
5.7.1. Entwässerung / Fläche für die Abwasserbeseitigung	48
5.7.2. Hochwasserschutz	49
5.7.3. Neue Uferlinie / Wasserwirtschaftsmaßnahmen.....	51
5.8. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	51
5.8.1. Baumschutz	51
5.8.2. Begrünungsmaßnahmen.....	52
5.9. Einfriedigungen.....	54
5.10. Nebenanlagen	54
5.11. Erhaltungsbereich.....	54
5.12. Bodenbelastungen.....	55
5.13. Abwägungsergebnis	56
5.14. Wasserfläche	56
5.15. Denkmalschutz	56
5.16. Unterirdische Bahnanlage	56
6. Maßnahmen zur Verwirklichung	56
7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung.....	56
8. Flächen- und Kostenangaben.....	57
8.1. Flächenangaben	57
8.2. Kostenangaben.....	57

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, abwasser-, klimaschutz- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 1 /09 vom 17. Juni 2009 (Amtl. Anz. S. 1205) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und zwei öffentliche Auslegungen haben nach den Bekanntmachungen vom 29. April 2009, 23. November 2009 und 20. März 2018 (Amtl. Anz. 2009 S. 761, 2244, 2018 S. 486) stattgefunden.

2. Anlass und Ziel der Planung

Mit dem Bebauungsplan HafenCity 9 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers zwischen Magdeburger Hafen und Shanghaiallee in der östlichen HafenCity geschaffen. Das Plangebiet bildet gemeinsam mit dem westlich des Hafenbeckens gelegenen Überseequartier den zentralen Stadtraum der HafenCity. Dabei wird das ehemalige Hafenbecken des Magdeburger Hafens zum repräsentativen Wasserplatz. Im Plangebiet entstehen insbesondere Geschosswohnungen, Büros, Einzelhandelsnutzungen, Gastronomie, kulturelle und kirchliche Nutzungen, innerstädtische Freiräume und öffentliche Erschließungsanlagen. Vorhandene Nutzungen werden planungsrechtlich gesichert.

Die Museumsnutzung im Kaispeicher B, die überwiegende Büronutzung im Heinemannspeicher und der bereits auf Grundlage des Hafenentwicklungsgesetzes genehmigte Neubau des Hauptzollamtes werden durch entsprechende Festsetzungen planungsrechtlich gesichert. Am Magdeburger Hafen sind auf der Grundlage von Vorweggenehmigungen nach § 33 BauGB die Elbarkaden mit publikumsbezogenen Nutzungen, die Deutschlandzentrale einer international tätigen, unabhängigen Umweltschutzorganisation, eine Immobilie rund um das Thema „Design“, Büros und 130 Wohnungen entstanden. An der Shanghaiallee sind eine kirchliche Einrichtung und Gebäude mit Wohn- und Büronutzungen sowie publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen entstanden. An der Hongkongstraße ist ein Hotel geplant und neben dem Heinemannspeicher ein Erweiterungsbau fertiggestellt.

Im Süden des Plangebiets liegt ein weiteres Baufeld zwischen Shanghaiallee und Magdeburger Hafen, das sich für einen gewerblichen Großnutzer eignet und kurzfristig bebaut werden könnte.

Insgesamt werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von ca. 110.000 m² Bruttogeschossfläche geschaffen. Im Plangebiet entstehen bzw. entstanden insgesamt ca. 300 Wohnungen.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner 104. Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Gemischte Bauflächen“ dar. Die Shanghaiallee

und der Straßenzug Überseeallee / Versmannstraße sind als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ hervorgehoben.

3.1.2. Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner 89. Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm die Milieus „Verdichteter Stadtraum“ und „Tidegewässer“ sowie die milieuübergreifenden Funktionen „Grüne Wegeverbindung“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dar. Durch das nördliche Plangebiet verläuft ein Teilstück des 1. Grünen Rings. Die Straßenzüge Shanghaiallee und Überseeallee / Versmannstraße sind als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Die Karte Arten- und Biotopschutz stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans die Biotopentwicklungsräume „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a) und „tidebeeinflusste Gewässer“ (1a) dar. Die Straßenzüge Shanghaiallee und Überseeallee / Versmannstraße sind als „Hauptverkehrsstraße“ (14e) dargestellt.

3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1. Hafententwicklungsgesetz

Durch die „Dritte Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity“ vom 13. Oktober 2009 (HmbGVBl. S. 362) wurde das Plangebiet aus dem Geltungsbereich des Hafententwicklungsgesetzes entlassen.

3.2.2. Denkmalschutz

Der Kaispeicher B (Flurstück 1886) steht unter Denkmalschutz nach § 4 des Denkmalschutzgesetzes vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142).

3.2.3. Hafenplanungsverordnung

Durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder vom 24. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 115) werden die nächtlichen Lärmemissionen der auf dem Südufer der Nordereibe gelegenen Hafenbetriebe auf eine flächenbezogene Obergrenze beschränkt.

Am südlichen Rand der HafenCity werden nachts höchstens Lärmimmissionen von 53 dB(A) aus dem Hafengebiet erreicht. Dies wird durch die in der Hafenplanungsverordnung vorgeschriebenen Lärmkontingente gewährleistet, welche die maximal zulässigen Emissionen beschränken.

3.2.4. Sturmflutschutz

Die am 1. Juli 2002 in Kraft getretene Verordnung zum Schutz vor Sturmfluten im Gebiet der HafenCity (Flutschutzverordnung-HafenCity) vom 18. Juni 2002 (HmbGVBl. S. 107) enthält auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans allgemein gültige Bestimmungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung der dem Sturmflutschutz dienenden Anlagen und Einrichtungen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen.

3.2.5. Altlastenverdächtige Flächen

Das gesamte Plangebiet ist ein ehemaliges Spülfeld und aus diesem Grund als Altlastverdachtsfläche registriert. Darüber hinaus befindet sich im Plangebiet aufgrund der vorherigen Nutzungen eine Altlastverdachtsfläche.

3.2.6. Kampfmittelverdacht

Wie auf allen ehemaligen Trümmerflächen im Hamburger Hafen besteht für das Plangebiet ein genereller Bombenblindgängerverdacht. Vor Baubeginn sind in der Regel Sondierungen durch geeignete Unternehmen notwendig, die in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des konkreten Bauvorhabens von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

3.2.7. Planfeststellungsbeschluss U-Bahn-Linie U4

Für die neue U-Bahntrasse der U 4 liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 15. September 2006 (Amtl. Anz. S. 2281) einschließlich Änderungen nach § 28 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert am 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808, 2831), vor.

Für die Verlängerung der U-Bahnlinie von der Haltestelle HafenCity Universität bis zu den Elbbrücken einschließlich der geplanten Haltestelle Elbbrücken liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 14. August 2013 (Amtl. Anz. S. 1398) nach § 28 PBefG vor.

Das südöstliche Plangebiet wird im Bereich der Überseeallee von der U-Bahn-Linie U 4 gekreuzt.

3.2.8. Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359).

3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.3.1. Stadtentwicklungskonzept

In den räumlichen Schwerpunkten des Stadtentwicklungskonzepts von 1996 ist die HafenCity als Bereich mit Metropolfunktion an besonderen Orten (City-Erweiterung – Hafenrand – Messe – Universität / „City und Perlenkette“) dargestellt, auf den die axialen Entwicklungsräume nördlich der Elbe zulaufen. Eine innerstädtisch dichte, urbane Entwicklung des Bereichs HafenCity entspricht einer flächenschonenden Stadtentwicklung, d.h. einem sparsamen Umgang mit den begrenzten Flächenressourcen. Die angestrebte Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit ist gleichfalls Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes. Die Umwandlung des innenstädtischen Hafenrandes stärkt die City gegenüber den Bezirks- und Bezirksentlastungszentren.

Der Leitorientierung „Stadtgestalt“ zufolge hat Hamburg eine besondere Identität als Stadt am Fluss, als grüne Metropole und als nach außen orientierte bedeutsame Seehafenstadt. Mit der Einbeziehung des Bereichs HafenCity bietet sich die Möglichkeit, das Potenzial dieser zur Erscheinung der Stadt gehörenden Gestaltungselemente im unmittelbaren Innenstadtbereich zu nutzen.

3.3.2. Masterplan

Der Senat hat im Februar 2000 das Strukturkonzept und die Leitziele für den Masterplan HafenCity beschlossen. Die weiteren Bestandteile des Masterplans wurden vom Senat zur Kenntnis genommen.

Der Masterplan drückt als sonstige Planung nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 des Baugesetzbuchs die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Hamburgs für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung der HafenCity aus. Das Planwerk besteht aus einem Strukturkonzept, einem Plan zum städtebaulichen Konzept und thematischen Plänen zu Nutzungen, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraum sowie dem Erläuterungsbericht. Darüber hinaus werden Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebietes gemacht.

Das Strukturkonzept zum Masterplan HafenCity enthält für den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs HafenCity 9 folgende Aussagen:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs HafenCity 9 ist im Masterplan HafenCity dem Quartier Steinschanze zugeordnet. Das Gebiet gehört zum zentralen Quartier an beiden Seiten des Magdeburger Hafens. Seine hohe Zentralität prädestiniert das Gebiet für Mischnutzungen mit hochwertigen Arbeitsstätten für moderne Dienstleistungen. Erdgeschossig sollten durchgehend Einzelhandels- bzw. Gastronomienutzungen möglich sein. Eine Nutzungsmischung mit Wohnen sollte in Bereichen, die dafür geeignet sind, angestrebt werden, z.B. in den Obergeschossen östlich des Magdeburger Hafens. Die Bebauung nimmt den Maßstab und die Orientierung der erhaltenen Gebäude auf. Dies führt zu einem dichten Stadtquartier mit Blockrandbebauung und eingelagerten Plätzen. Die Geschossigkeit ist durchgehend sechs- bis achtgeschossig.

Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Lage entlang der boulevardartig gestalteten Shanghaiallee. Ihr hochwertiger Ausbau mit beidseitigen Baumreihen gliedert das in Blockstrukturen dicht bebaute Gebiet und schafft durch seinen Einzelhandelsbesatz interessante Binnenqualitäten.

Der Hochwasserschutz ist durch Geländeaufhöhung organisiert.

Im Strukturkonzept zum Masterplan sind die Flächen des Plangebiets als zentraler Bereich Magdeburger Hafen dargestellt. In den Erdgeschossbereichen sind Handel und Gastronomie ausgewiesen.

3.3.3. Wettbewerbsverfahren

Im Anschluss an die Erarbeitung des Masterplans wurde für den westlichen Teil der HafenCity unter Einbeziehung des Bereichs östlich Magdeburger Hafen im Jahr 2000 eine vertiefende städtebauliche und freiraumplanerische Untersuchung durchgeführt. Im Rahmen dieser Qualifizierung des Masterplans sind die Charakteristika der verschiedenen Quartiere, ihre Bezüge untereinander und die wichtigsten Freiräume in Alternativen untersucht worden. Darauf aufbauend wurden Rahmenbedingungen für die weitere Planung von Städtebau und Freiraum definiert.

Für den zentralen Stadtraum der HafenCity, die Flächen westlich und östlich des Magdeburger

Hafens, wurde im Juli 2003 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb unter 35 eingeladenen Planungsteams entschieden. Auf Grundlage des Siegerentwurfs wurden städtebauliche Leitlinien als Vorgabe für die städtebauliche Entwicklung erstellt. Zur Gestaltung der Außenbereiche im zentralen Stadtraum der HafenCity ist im Oktober 2006 ein freiraumplanerischer Wettbewerb entschieden worden.

Der hochbauliche Realisierungswettbewerb zum Neubau des Hauptzollamtes südlich des Kaispeicher B wurde im März 2007 entschieden. Im April 2009 wurde der Wettbewerb für die Neubebauung der östlichen Hafenkante am Magdeburger Hafen mit Gebäuden für die Deutschlandzentrale einer international tätigen unabhängigen Umweltorganisation, einer Immobilie rund um das Thema „Design“ und 130 Wohnungen entschieden.

Der hochbauliche Realisierungswettbewerb für den Bau einer kirchlichen Einrichtung an der Shanghaiallee gegenüber der Einmündung der Straße Steinschanze wurde im Juli 2009 entschieden. Weitere Wettbewerbe für Hochbauvorhaben an der Shanghaiallee (NIDUS Baugemeinschaft, Musikerhaus, Stadthaushotel Ecke Hongkongstraße) wurden im Januar 2010, Mai 2010 und Dezember 2010 entschieden.

Für den Erweiterungsneubau neben dem Heinemannspeicher im Norden des Plangebiets wurde der hochbauliche Realisierungswettbewerb im April 2013 entschieden.

Die Ergebnisse der Qualifizierungen und Wettbewerbsverfahren bilden die städtebauliche Grundlage des Bebauungsplans.

3.3.4. Gutachten

Zum Bebauungsplanverfahren erstellte Gutachten sind unter Ziffer 4.1 aufgeführt.

3.3.5. Angrenzende Bebauungspläne

Das Plangebiet grenzt im Norden unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 34 / HafenCity 2, im Westen an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5, im Süden an den Geltungsbereich des Bebauungsplans HafenCity 6 und im Osten an den Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 10 (im Verfahren).

3.4. Angaben zur Lage und zum Bestand

3.4.1. Lage und Größe des Plangebiets

Das ca. 7,5 ha große Plangebiet liegt im künftigen Zentrum der HafenCity zwischen Magdeburger Hafen und Shanghaiallee. Das Plangebiet wird im Norden vom Brooktorhafen, im Osten von der Shanghaiallee, im Süden von der Überseeallee und im Westen vom Magdeburger Hafen begrenzt. Über die Hauptverkehrsstraßen Shanghaiallee und Überseeallee bzw. Versmannstraße ist es an die Innenstadt und den übergeordneten Straßenverkehr angeschlossen.

3.4.2. Raumtypologie und Relief

Das Plangebiet ist Teil des Grasbrook, einer über zungenartig eingeschnittene Wasserflächen des Sandtor- und Grasbrookhafens gegliederten Insel im Urstromtal der Elbe. Das ehemalige Marschgebiet des Grasbrook ist zum Schutz gegen Hochwasser überwiegend zwischen 1850 und 1910 mit Baggergut aus der Elbe aufgeschüttet worden. Unterhalb der Aufschüttung und

anderen anthropogenen Auffüllungen wie z.T. Bauschutt, liegt eine Abfolge von organischen Weichschichten wie Klei, Torf und Mudden.

Magdeburger Hafen und Brooktorhafen entstanden Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts durch Aushub des Grasbrook. Die Kaimauern der Hafenbecken entsprachen in Zuschnitt und Höhenlage den hafenwirtschaftlichen Ansprüchen der Industrialisierungsphase des 19. Jahrhunderts.

Das Relief des Plangebiets weist Höhen zwischen 4,3 m über Normalhöhennull (NHN) und 8,1 m über NHN auf. Es ist von den markant in das Gelände eingeschnittenen Hafenbecken bestimmt mit durchschnittlichen Tiefen von 5,5 m bis 7,5 m unter NHN, wobei der Anteil der Flachwasserbereiche im Magdeburger Hafen gegenüber dem Brooktorhafen deutlich erhöht ist. Durch langjährige Verlandung weist die Hafensohle ein differenziertes Relief auf mit stellenweise strömungsbedingten Auflandungen an den Uferkanten des Magdeburger Hafens.

Die Kaizonen liegen auf einer Höhe von ca. 4,3 m bis ca. 5,7 m über NHN. Aus Gründen des Hochwasserschutzes ist es notwendig, die Flächen in der HafenCity auf ein Niveau von mindestens 7,5 m über NHN aufzuheben. Die Kaizonen im Plangebiet werden auf dem heutigen Niveau belassen. Überseeallee und Shanghaiallee sind Bestandteil des 2. Rettungswegs der HafenCity und bereits auf ein Niveau zwischen 7,5 m über NHN und ca. 8,2 m über NHN gelegt worden. Die ebenfalls zur Erschließung erforderlichen Straßen Koreastraße und Hongkongstraße sind auf Hochwasser geschütztes Niveau von mindestens 7,5 m über NHN gelegt.

3.4.3. Historischer Abriss

Das Plangebiet ist Teil des Grasbrook, einer früher sumpfigen Insel unmittelbar vor der Stadt, die als Weideland genutzt wurde. Die Anbindung an die Stadt erfolgte über eine Brücke und das Brooktor.

Technische Neuerungen des 19. Jahrhunderts und die rasante Entwicklung der Schifffahrt und Hafenwirtschaft führten 1862 bis 1881 zum Bau des Magdeburger- und Brooktorhafens.

1879 entstand bereits im Eckbereich Brooktorhafen / Magdeburger Hafen der Kaispeicher B.

Das Plangebiet war bis zum Zollanschluss 1888 nur in sehr geringem Maße bebaut. Im Bereich südlich der heutigen Koreastraße befand sich ein Loksuppen mit Anschluss an die Gleisanlagen des östlich gelegenen Venloer Bahnhofs (später: Hannoverscher Bahnhof), der 1906 zu Hamburgs Hauptgüterbahnhof ausgebaut wurde.

Nach dem Zollanschluss, dem damit hergestellten Freihafenstatus des Hamburger Hafens und der Fertigstellung der Speicherstadt hat sich auch der Bereich östlich des Magdeburger Hafens maßgeblich verändert. Bis zum Kriegsbeginn entwickelte sich auch auf dem an das Freihafenareal angrenzenden Bahngelände eine kleinteilige Bebauung bestehend aus Betriebs- und Lagergebäuden. Das älteste noch bestehende Gebäude Hongkongstraße 7, die damalige Unterstation Freihäfen der Hamburgischen Electricitäts-Werke, entstand 1907.

Die massiven Zerstörungen von 1943 bedeuteten für das Untersuchungsgebiet den Verlust eines großen Teils des Gebäudebestandes. Durch veränderte Umschlagstechniken und den Bau der ersten Containerterminals in den 1960-er Jahren setzte die sukzessive Abwanderung

der Umschlagwirtschaft aus den alten Hafenrevieren ein, was auch den stetigen Rückbau der Bahnanlagen auf dem Grasbrook mit einschloss.

3.4.4. Gebäude- und Nutzungsbestand

Im nördlichen Plangebiet befindet sich der restaurierte und als geschütztes Einzeldenkmal ausgewiesene Kaispeicher B (Flurstück 1886), in dem seit Mitte des Jahres 2008 das internationale Schifffahrtsmuseum untergebracht ist. Im östlich angrenzenden sog. Heinemannspeicher (Flurstück 1887) sind u.a. Büronutzungen und Archivräume des Museums untergebracht. Östlich der Hongkongstraße befindet sich eine überwiegend siebengeschossige Gebäudezeile mit Speichernutzungen. Mit Ausnahme des erhaltenswerten und instandgesetzten Gebäudes Hongkongstraße 7 (Flurstück 2387) ist der Abbruch der Zeile vorgesehen. Das übrige Plangebiet wurde von Bebauung geräumt.

Auf der Grundlage von Vorweggenehmigungen nach § 33 BauGB sind neue Gebäude entstanden (siehe Ziffer 2).

Die neu angelegte Shanghaiallee einschließlich der Shanghaibrücke ist seit dem Jahr 2006 als neue Hochwasser geschützte Hauptverkehrsstraße zwischen Brokterkai und Versmannstraße in Betrieb. Auch die Koreastraße wurde auf Hochwasser geschütztem Niveau angelegt. Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Kaispeichers B entstanden die neue Fußgängerbrücke über den Brokterhafen und die Platzanlage vor dem internationalen Schifffahrtsmuseum. Diese Wegeverbindungen sind auch Bestandteile des im nördlichen Plangebiet verlaufenden 1. Grünen Rings.

Im Plangebiet befinden sich mehrere 110-kV-Erdkabel sowie zwei Netzstationen der Vattenfall Europe Distribution GmbH, die auch weiterhin für die Versorgung mit elektrischer Energie benötigt werden. Zudem führen die neuen Kabeltrassen zur Anbindung des neuen Umspannwerks am Oberhafen sowie Fernwärmeanlagen unter öffentlichen Flächen durch das Plangebiet.

4. Umweltbericht

4.1. Vorbemerkungen

4.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Im Plangebiet östlich des Magdeburger Hafens bis zur Shanghaiallee soll ein gemischt genutztes Quartier aus Handel, Dienstleistung, Büro und einem größeren Wohnanteil planungsrechtlich ermöglicht werden. Genaueres ist den Kapiteln „Anlass und Ziel der Planung“ und „Masterplan“ zu entnehmen (siehe Ziffern 2 und 3.3.2).

4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über den Standort sowie Art und Umfang der geplanten Vorhaben

Der Bebauungsplan weist folgende Nutzungen aus:

Kerngebiete mit insgesamt ca. 3 ha,

Flächen für den Gemeinbedarf mit insgesamt 0,2 ha,

und Straßenverkehrsflächen mit 2,1 ha.

Die Wasserflächen des Magdeburger Hafens sowie des Brooktorhafens werden nachrichtlich übernommen.

Das Plangebiet befindet sich östlich des Magdeburger Hafens, wird im Norden durch den Brooktorhafen, im Osten durch die Shanghaiallee und im Süden durch die Überseeallee begrenzt.

4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Die festgesetzten Baugebiete und die Straßenverkehrsflächen umfassen eine Fläche von ca. 5,5 ha. Für die Baugebiete ist jeweils eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Inklusive der festgesetzten Straßenverkehrsflächen, die vollständig versiegelt werden können, beträgt die voraussichtlich baulich in Anspruch genommene Fläche daher ca. 5,5 ha.

4.1.4. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden (tabellarische Übersicht)

Die nachfolgende tabellarische Auflistung gibt einen kurzen Überblick über die für das Plangebiet einschlägigen Fachgesetze und Fachpläne und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Plans berücksichtigt wurden.

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Verkehrslärm	16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)	Festsetzungen zum Lärmschutz
Gewerbelärm	BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) TA Lärm (Technische Anleitung Lärm)	Festsetzung zum Lärmschutz
Erschütterungen	DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden)	Festsetzung zum Erschütterungsschutz
Klima	Landschaftsprogramm	Festsetzungen zur Begrünung
Luft	39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)	Fachgutachterliche Überprüfung der Immissionsbelastung
Wasser	Wasserrahmenrichtlinie Regenwasserinfrastrukturanpassung (RISA) Hamburg	Überprüfung der Auswirkungen
Boden	BBodSchG (Bundes-Bodenschutzgesetz) BBodSchV (Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung)	Kennzeichnung der Flächen mit erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belasteten Böden Festsetzung zu Sicherungsmaßnahmen aufgrund von Bodengasen

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Landschaft	Landschaftsprogramm	Überprüfung der Auswirkungen
Pflanzen/Tiere	Fachkarte Arten- und Biotopschutz	Gutachterliche Bestandsaufnahme und Überprüfung der Auswirkungen Festsetzung zur Begrünung
Auswirkungen durch Unfälle auf den Menschen	§ 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz)	Gutachterliche Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes zu einem in der Nähe befindlichen Störfallbetrieb
Sonnenlichtversorgung für den Menschen	DIN 5034 (Tageslicht in Innenräumen)	Überprüfung der Besonnung der Wohnungen mittels Verschattungsstudie

4.1.5. Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

- Bewertung der Altlastensituation (historische Erkundung) für die gesamte HafenCity 1998 sowie Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom Januar 2009
- Bodenluftuntersuchung im Jahr 2008
- Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan HafenCity 9 vom Dezember 2008
- Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan HafenCity 9 bezüglich des Verkehrslärms vom März 2017
- Luftschadstoffprognose zum B-Plan HafenCity 9 vom November 2008 sowie Stellungnahme des Institutes für Hygiene und Umwelt der damaligen Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Schadstoffbelastung
- Luftschadstoffuntersuchung für einen Planungsteil der HafenCity im Bereich der Shanghaiallee und Überseeallee/Versmannstraße vom November 2017 sowie Stellungnahme der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz dazu vom Januar 2018
- Ökologische Bestandserfassung und -bewertung für den Bereich „Östlich Magdeburger Hafen“ vom Mai 2009
- Verschattungsstudie und Bewertung vom Mai 2009
- Gutachterliche Stellungnahmen zu Schienenverkehrserschütterungen und strukturinduziertem sekundärem Luftschall zu den Bebauungsplänen HafenCity 6, HafenCity 7 und HafenCity 11 vom März 2015, Oktober 2015 und November 2014

- Gutachten zur Ermittlung eines angemessenen Abstandes im Sinne des § 50 BImSchG für den Betrieb C. Steinweg (Südwest-Terminal) GmbH & Co. KG, Am Kamerunkai 5, Hamburg vom Januar 2016
- Hinweise der Hamburger Hochbahn zu Beeinträchtigungen durch den U-Bahn-Betrieb der Linie U4 (z.B. Erschütterungen, elektromagnetische Felder) vom Februar 2009

4.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen je Schutzgut einschließlich etwaiger Wechselwirkungen

4.2.1. Schutzgut Luft

4.2.1.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Lärm

Die gesamte HafenCity ist aufgrund unterschiedlicher Quellen stark lärmbelastet, dies betrifft den Verkehrslärm (Straße, Schiene) und den Industrie- und Gewerbelärm (Hafengebiet auf der Südseite der Norderelbe).

Das Plangebiet wird im Wesentlichen durch Lärm aus dem Hafengebiet und von den beiden Hauptverkehrsstraßen Shanghaiallee und Überseeallee belastet.

Luftschadstoffe

Aufgrund der Nähe zur nördlichen Innenstadt und zum Hafen besteht eine deutliche lufthygienische Vorbelastung der HafenCity.

Die zusätzlichen lokalen Belastungen durch das Kreuzfahrtterminal am Überseequartier sind aufgrund der Entfernung für das Plangebiet irrelevant.

Westlich des Plangebiets, in einer Entfernung von ca. 300 m, befindet sich ein mit Erdgas betriebenes Heizwerk. Da sich die Schornsteinhöhe des Heizwerkes auf 88 m über NHN und die Gebäudehöhen im Plangebiet HafenCity 9 auf höchstens 42 m über NHN belaufen, kann im Bereich des Bebauungsplans HafenCity 9 von einer freien Abströmung der Abgase des Heizwerkes ausgegangen werden.

Betriebsbereiche nach § 3 Absatz 5a BImSchG – Störfallbetriebe

Südlich des Plangebietes - im Hafengebiet - befinden sich mehrere Betriebsbereiche, die in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) in der Fassung vom 15. März 2017 (BGBl. I S. 484, 3527), zuletzt geändert am 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3882, 3890), fallen. Solche Betriebe und schutzbedürftige Nutzungen sind gemäß § 50 Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), zuletzt geändert am 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773), einander so zuzuordnen, dass durch schwere Unfälle hervorgerufene Auswirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Zuordnung ist entsprechend den Vorgaben des Leitfadens der Kommission für Anlagensicherheit (KAS): „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ zu beurteilen.

Lediglich ein Umschlagsbetrieb ist aufgrund der räumlichen Entfernung zum Plangebiet relevant. Für diesen Betrieb wurde der angemessene Sicherheitsabstand (mit Detailkenntnissen) fachgutachterlich ermittelt. Die Abstandsermittlung folgte den Empfehlungen des o.g. Leitfadens.

Als potentieller sog. „Dennoch-Störfall“ mit den größten Auswirkungen (sog. „abdeckendes Szenario“) wurde das Auslaufen eines leckgeschlagenen Gebindes giftiger Flüssigkeiten (stellvertretend Acrolein) oder giftiger Gase (stellvertretend Chlor) unterstellt. Der Freisetzung folgen eine anschließende Verdampfung der Stoffe und einem Transport der Stoffe über den Luftweg.

Für den Betrieb wurden je nach Stoff angemessene Sicherheitsabstände zwischen 810 m und 740 m ermittelt. Abweichend von der Auffassung des Gutachters wurde durch die zuständige Fachdienststelle der Behörde für Umwelt und Energie mitgeteilt, dass lediglich die Gefahrgutlagerflächen bzw. möglichen Gefahrgutlagerflächen als Ausgangspunkt für Unfallszenarien zu betrachten sind. Demnach sind Vorgänge an Kaianlagen Bestandteile des Transport- bzw. Umschlagvorgangs und fallen nicht unter den Anwendungsbereich des Störfallrechtes. Die Gefahrgutlagerflächen befinden sich in einem größeren Abstand zum Plangebiet als die Kaiflächen.

Das Plangebiet ist ca. 1.020 m von den Betriebsflächen entfernt. Der angemessene Sicherheitsabstand wird demzufolge eingehalten.

Zur weiteren Verringerung des angemessenen Sicherheitsabstandes hat die Stadt einen städtebaulichen Vertrag mit dem betroffenen Betrieb geschlossen. Der Betrieb plant eine Erweiterung seiner Betriebsflächen am derzeitigen Standort nach Südwesten, z.T. auf dem teilverfüllten Steinwerder Hafen, und damit auch eine Neuorganisation der Betriebsflächen. Insbesondere werden diejenigen Gefahrgutlagerflächen, die Ausgangspunkt für Unfallszenarien sein könnten, so weit nach Süden verlagert werden, dass hierdurch mittelfristig eine Einhaltung des angemessenen Abstandes für die gesamte HafenCity erreicht werden wird. Die Verlagerung der Gefahrgutlagerflächen soll dem Vertrag entsprechend bis spätestens zum 1. Januar 2020 erfolgen.

4.2.1.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Mit der Planung entstehen völlig neue Gebäudestrukturen und Verkehrswege. Die Verkehrsmengen sowie der dadurch erzeugte Verkehrslärm resultieren aus den Nutzungen der gesamten HafenCity und sind in Bezug auf die geplanten teilweise sensiblen Nutzungen zu beurteilen. Darüber hinaus ist der Industrie- und Gewerbelärm zu berücksichtigen. Die schalltechnische Untersuchung für das Plangebiet kommt zu folgenden Ergebnissen:

Industrie- und Gewerbelärm (Hafenlärm, Großmarkt, Kreuzfahrtterminal)

Während der Tagzeit (6-22 Uhr) wird der maßgebliche Immissionsrichtwert (IRW) der TA Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.2017 B 5), von 60 dB(A) für Kern- und Mischgebiete im gesamten Plangebiet deutlich unterschritten. Die maximale prognostizierte Belastung liegt bei 51 dB(A), also 9 dB(A) unter dem IRW.

Während der Nachtzeit (22-6 Uhr) wird der maßgebliche IRW der TA Lärm von 45 dB(A) für Kern- und Mischgebiete in Teilen des Plangebietes, vornehmlich an den oberen Geschossen der Gebäude überschritten. Die maximale prognostizierte Belastung liegt bei 50 dB(A), also 5 dB(A) über dem IRW.

Verkehrslärm (Straße, Schiene)

Die höchsten Lärmbelastungen ergeben sich entlang der Straßen Shanghaiallee und Überseeallee mit ungefähr 69-72 dB(A) tags an den der Straße zugewandten Gebäudeseiten. Im Kreuzungsbereich der beiden Straßen ergeben sich sogar Höchstbelastungen von bis zu 75 dB(A) tags. In der Nacht werden an den der Straße zugewandten Gebäudeseiten ungefähr ca. 59-62 dB(A) erreicht, im bereits benannten Kreuzungsbereich liegen die Höchstbelastungen bei 64 dB(A) nachts. Diese Belastungen sind als sehr hoch einzuschätzen.

Die Schwelle, ab der Gesundheitsgefahren nicht mehr ausgeschlossen werden können, kann nach aktueller Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei Pegeln angenommen werden, die über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreichen. Es ist somit festzustellen, dass entlang der Shanghaiallee und der Überseeallee die Schwelle zur potentiellen Gesundheitsgefahr durch Lärm überschritten wird.

In den von den Hauptverkehrsstraßen entfernten Gebäudeteilen ergeben sich weitestgehend Tagbelastungen zwischen 59-64 dB(A) sowie Nachtbelastungen zwischen 50-58 dB(A). In den Blockinnenbereichen sind hingegen überwiegend Tagwerte unter 50 dB(A) und Nachtwerte unter 45 dB(A) zu erwarten. Die Werte in den Blockinnenbereichen sind recht niedrig und positiv zu bewerten. Am Tag kann weitgehend der Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung¹ (16.BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), für Kern- und Mischgebiete von 64 dB(A) eingehalten werden, in der Nacht ist dies nicht der Fall (Grenzwert 54 dB(A)).

Bei den Verkehrslärmberechnungen wurde die Aufbringung einer Lärm mindernden Deckschicht auf den Fahrbahnen der Shanghaiallee berücksichtigt, die den Emissionspegel gegenüber einer Standarddeckschicht um 2 dB(A) mindert.

Luftschadstoffe

Insbesondere aufgrund der stark befahrenen Shanghaiallee sowie Überseeallee/Versmannstraße, der vorgesehenen und in Teilen bereits bestehenden engen und hohen Bebauung beidseits der Shanghaiallee und den gemessen an der Hauptwindrichtung Hamburgs zu erwartenden schlechten Austauschbedingungen, wurde zur Beurteilung der lufthygienischen Situation eine Luftschadstoffprognose durchgeführt, welche zu folgenden Ergebnissen kommt:

Entlang der Shanghaiallee wurden maximal 38 µg/m³ NO₂ (Stickstoffdioxid), 23 µg/m³ Feinstaub-PM10 und 14 µg/m³ Feinstaub-PM 2,5 prognostiziert (jeweils Angaben an den Gebäudefassaden). Entlang der Überseeallee ergeben sich prognostische Konzentrationen von maximal 40 µg/m³ NO₂ (Stickstoffdioxid), 24 µg/m³ Feinstaub-PM10 und 15 µg/m³ Feinstaub-PM

¹ Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen und ist damit nicht direkt auf die Bauleitplanung und die Ausweisung von Baugebieten anwendbar. Sie wird allerdings als Orientierungshilfe für die Beurteilung der Lärmbelastung herangezogen.

2,5 (jeweils an den Gebäudefassaden). Damit können die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert am 18. Juli 2018 (BGBl. I S. 1222, 1231), eingehalten werden.² Bei Stickstoffdioxid wird der Jahresmittelgrenzwert in Höhe von 40 knapp $\mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht.

Im übrigen Plangebiet liegt die Belastung deutlich niedriger als an der Shanghaiallee.

4.2.1.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Aufgrund der hohen verkehrlichen Lärmbelastung wurde für die Kerngebietsflächen direkt an der Überseeallee sowie entlang der Shanghaiallee bis zur Einmündung der Hongkongstraße eine Wohnnutzung planungsrechtlich ausgeschlossen. Darüber hinaus wurden in der Nähe der jeweiligen Kreuzungsbereiche Wohnungen ausgeschlossen, da hier durch das Anfahren der Fahrzeuge eine Mehrbelastung gegenüber der normalen Fahrtstrecke besteht (vgl. § 2 Nummer 2.2).

In den übrigen Teilen der Kerngebiete ist das Wohnen weiterhin zulässig.

Industrie- und Gewerbelärm (Hafenlärm)

Hinsichtlich der Überschreitung des Richtwertes der TA Lärm in der Nacht, wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete (auch das Wohnen in Kerngebieten) soweit wie möglich vermieden werden müssen.

Dies geschieht durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder. In dieser Hafenplanungsverordnung werden den Flächen, und damit den Betrieben, auf dem Südufer der Norderelbe mit Wirkung für die Zukunft maximale Emissionskontingente zugeordnet, so dass nachts ein Immissionswert von maximal ca. 53 dB(A) am südlichen Rand der Hafencity nicht überschritten wird. Auf diese Weise werden die derzeitigen Lärmemissionen aus dem Hafengebiet festgeschrieben („gedeckelt“).

Darüber hinaus ist es notwendig, weitere Lärmschutzmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu ergreifen. Zu diesem Zweck ist eine Festsetzung getroffen worden, die den Schutz von Schlafräumen durch die Festlegung von baulichen Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung eines Innenraumpegels von kleiner 30 dB(A) bei geöffnetem Fenster gewährleistet:

Durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, ver-

² Die Grenz- bzw. Zielwerte der 39. BImSchV wurden mit dem Ziel der Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit bzw. für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren entwickelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung definieren die Grenz- oder Zielwerte des Immissionsschutzrechtes den aktuellen Stand der Debatte des Gesundheitsschutzes. Insofern korrespondieren diese Vorgaben direkt mit den gesunden „Wohn- und Arbeitsverhältnissen“ des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind immer dann gesichert als „gesund“ anzunehmen, wenn die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Grenz- oder Zielwerte gewährleistet ist.

glaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen ist sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden (vgl. § 2 Nummer 5).

Hintergrund dieser Festsetzung sind folgende Überlegungen:

In Metropolen (insbesondere in Stadtstaaten) mit begrenzten Flächenpotenzialen sind Abstandsregelungen bzw. Abstufungen nicht – oder nur sehr eingeschränkt – zu erreichen. Hier stößt diese Forderung an objektive Grenzen der notwendigen planerischen Gestaltungsfreiheit der Gemeinde. Um hier ein Mindestmaß an planerischem Gestaltungsspielraum zu eröffnen, muss die Möglichkeit geschaffen werden, dem Ziel des Gesundheitsschutzes – wie es im BauGB und im BImSchG verankert ist – auf andere Art und Weise, als über die vorgegebene Fixierung auf die Außenpegelbetrachtung, Rechnung zu tragen. Voraussetzung hierfür ist, dass sich die im Abwägungsprozess zu leistende Konfliktbewältigung, auf die Überschreitung der Nachtwerte der TA Lärm reduziert und dass kein Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen mit ausschließlicher Zwangsbelüftung erfolgt, da der überwiegende Teil der Bevölkerung gerne die Möglichkeit haben möchte, das Fenster eigenständig zu öffnen und bei gekipptem Fenster zu schlafen.

Um die herausragenden Lagevorteile für die Standortentwicklung zu nutzen, ist es gerechtfertigt, das Schutzziel der ungestörten Nachtruhe auch mittels der Festlegung eines Innenraumpegels für Schlafräume, durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erreichen.

Diese Vorgehensweise ist auch deshalb gerechtfertigt, da für die Betrachtung der Nachtzeit der Außenpegel indirekt wirkt, d.h. er gewährleistet in erster Linie die Einhaltung eines Innenraumpegels.

Eine im Juni 2003 in Hamburg durchgeführte Anhörung mit Experten des Umweltbundesamtes, einem Mitglied des Länderausschusses für Immissionsschutz (Arbeitsgruppe TA Lärm), sowie eines anerkannten Umweltjuristen hat ergeben, dass die Festsetzung eines Innenraumpegels für die Nachtzeit zum Schutz der Schlafräume und der Kinderzimmer eine verfassungsmäßige Lösung im Rahmen der Abwägung darstellt.

Weitere wichtige Erkenntnisse der Anhörung waren:

- Nach Aussage des Umweltbundesamtes (UBA) ist die ungestörte Nachtruhe - nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung - bei ca. 30 dB(A) im Rauminnen gegeben.
- Weiterhin kann nach Aussage des UBA die ungestörte Nachtruhe, mit der Möglichkeit der Wahrnehmung von Hintergrundgeräuschen durch besonders konstruierte Fensterlösungen wie z.B. Kastenfenster oder in ihrer Wirkungsweise ähnlichen Konstruktionen, die eine Schallpegeldifferenz (von außen nach innen) von ca. 20 bis 25 dB(A) erzielen, erreicht werden.

Diese Rahmenbedingungen können verbindlich und für die Zukunft eingehalten werden, da

durch die Hafenplanungsverordnung ein Immissionswert für das Plangebiet von maximal 53 dB(A) als Außenpegel gewährleistet ist.

Verkehrslärm (Straße und Schiene)

Die zunächst zum Schutz vor dem Industrie- und Gewerbelärm aufgenommene Festsetzung eines nächtlichen Innenraumpegels von kleiner 30 dB(A) in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster (vgl. § 2 Nummer 5) ist so formuliert, dass sie lärmquellenunabhängig gilt. Das heißt an den Gebäudeseiten, wo der Verkehrslärm dominant wird, ist dieser Innenraumpegel durch besondere Fassaden- und Fensterkonstruktionen auch für diesen Emittenten einzuhalten. Mittels dieser „Doppelfunktion“ der Festsetzung des Innenraumpegels kann bezüglich beider Lärmarten ein gesunder Schlaf für die Bewohnerinnen und Bewohner bei geöffnetem Fenster gewährleistet werden.

An der Shanghaiallee wurden trotz stellenweise prognostizierten Lärmpegeln von größer 70 dB(A) tags und größer 60 dB(A) nachts Wohnungen nicht ausgeschlossen. Zum Schutz der Wohnungen, die Pegeln oberhalb von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind, wurde eine Festsetzung getroffen, die gewährleistet, dass vor den zur Shanghaiallee orientieren Aufenthaltsräumen verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) geschaffen werden, sodass vor den eigentlichen Fenstern der Aufenthaltsräume Pegel erreicht werden, die deutlich unter 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen (vgl. § 2 Nummer 3).

Diese Vorgehensweise wird durch ein „Rechtsgutachten zum Spannungsfeld zwischen Hafenentwicklungsgesetz und dem Städtebaurecht“ aus dem Jahr 2004 gestützt. In dem Gutachten wird u.a. Folgendes ausgesagt:

„Zulässig kann es jedoch sein, durch Festsetzung von Lärmschutzwänden oder –wällen, durch Vorschriften über die Stellung von Baukörpern und deren Nutzung sowie weiteren Schutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein Gebiet der Wohnnutzung zugänglich gemacht wird, an dessen äußerem Rand gesundheitsgefährdende Immissionen eintreffen, die dann jedoch mittels im Plan festgesetzten Vorkehrungen für das Gebiet selbst unschädlich gemacht werden.“

Zum Schutz von den Wohnungen zugehörigen Außenbereichen (zum Beispiel Balkone, Loggien, Terrassen) wird eine Festsetzung aufgenommen, die durch Orientierung oder Verglasung (zum Beispiel in Form von verglasten Loggien oder Wintergärten) der Außenbereiche einen Tagpegel von kleiner 65 dB(A) garantiert (vgl. § 2 Nummer 4).

Ein Kriterium für eine akzeptable akustische Aufenthaltsqualität in einem Außenwohnbereich ist die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler Sprechlautstärke. Als Schwellenwert bis zu dem eine akzeptable Kommunikation im vorgenannten Sinn möglich ist, wird ein Tagpegel in Höhe von 65 dB(A) herangezogen. Bei Dauergeräuschen oberhalb von 65 dB(A) treten Beeinträchtigungen auf, die nicht mehr akzeptabel sind.

Dieser Einschätzung folgt z.B. auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, welches nach § 9 Abs. 5 bei neuen oder wesentlich geänderten Flugplätzen vorsieht, dass der Flughafenbetreiber ab Inbetriebnahme des Flugplatzes Entschädigungen zu leisten hat, wenn ein Tagdauerschallpegel in Höhe von 65 dB(A) überschritten wird.

Für gewerbliche Nutzungen wird in § 2 Nummer 6 festgesetzt, dass Aufenthaltsräume zunächst möglichst an lärmabgewandte Seiten orientiert werden sollen. Für die Räume, bei denen eine lärmabgewandte Orientierung nicht möglich ist, ist ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen zu schaffen.

4.2.2. Schutzgut Klima

4.2.2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Der Hamburger Raum wird dem warmgemäßigten atlantischen Klimabereich zugeordnet, der durch ganzjährige milde Temperaturen aufgrund des Einflusses von Nordsee und Elbe geprägt ist. Charakteristisch sind feuchtkühle Sommer und relativ milde Winter. Von Bedeutung ist, dass der gesamte norddeutsche und Hamburger Raum zu den windreichen Gebieten zählt. Das Lokalklima des Plangebietes ist vor allem durch die Nähe zur Elbe und den hohen Versiegelungsgraden des Umfeldes geprägt.

Aufgrund der überaus hohen Versiegelung des Plangebietes, des weitgehend fehlenden Baumbestandes und der nur recht spärlichen Vegetation zählt das Plangebiet eher zu den bioklimatischen und lufthygienischen Belastungsräumen.

Lokalklimatisch entlastend wirken die umgebenden Wasserflächen (Magdeburger Hafen, Brooktorhafen) und die Luftzirkulation im Verlauf der weiter südlich befindlichen Norderelbe. Während sommerlicher Stillwetterlagen mit Hitzeperioden verringert sich die lokalklimatische Entlastungswirkung der Wasserflächen, da diese nächtlich die Umgebungstemperatur angleichen und nur noch geringe Wärmelasten der Bebauung aufnehmen können. Im Zuge des Klimawandels sind ein Anstieg der Anzahl der Tage mit hohen Wärmebelastungen im Sommer und ein erhöhtes Niederschlagsaufkommen in den Wintermonaten zu erwarten.

4.2.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die deutliche Zunahme der Überbauung kommt es zu einer abnehmenden Luftzirkulation im Plangebiet. Aufgrund der sich einstellenden Höhenentwicklung von Gebäuden kann es zu räumlich begrenzten Erhöhungen der Windgeschwindigkeiten kommen (z.B. Fallwinde, Düseneffekte). Darüber hinaus erfolgt eine erhöhte Wärmeabstrahlung der Gebäude, wodurch innerhalb des Plangebietes die Temperatur erhöht und die Luftfeuchtigkeit verringert wird.

Es sind insgesamt keine nachhaltigen Verschlechterungen des Klimas zu erwarten, sondern nach Begrünung und Wachstum der anzupflanzenden Bäume bzw. Stauden werden Verbesserungen der kleinklimatischen Funktionen gegenüber der Bestandssituation erzielt.

Auswirkungen auf das übergeordnete Klima werden durch die Planung nicht ausgelöst.

4.2.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Festsetzung in § 2 Nummer 15 trägt zur Klima schonenden Energieversorgung durch erneuerbare Energien bei. Mittels der vorgesehenen Begrünung und Baumanpflanzung des Innenhofes zwischen Hongkongstraße und Shanghaiallee sowie im Kerngebiet MK 4 (vgl. § 2

Nummer 20) kann ein Beitrag zur Verbesserung des Lokalklimas und zur Filterung von Luftschadstoffen geleistet werden.

Gehölze tragen zur Staubbindung bei, indem sich Staub auf der Grünmasse ablagert und bei Niederschlag abgewaschen wird. Hierdurch verringert sich der Staubgehalt der Luft. Die Leistung von Bäumen, Gehölzen und flächigen Grünstrukturen zur Staubfilterung wird von mehreren Variablen bestimmt (Korngröße des Staubes, Größe und Ausstattung der Blattflächen, kleinräumige meteorologischen Ausbreitungsbedingungen). Zudem können Bäume gasförmige Bestandteile sowohl über die Spaltöffnungen aufnehmen als auch auf der Cuticula (wachsartiger Überzug von Blättern) anlagern.

Dachflächenbegrünung (vgl. § 2 Nummern 24 und 25) und Begrünung nicht überbaubarer Grundstücksflächen (vgl. § 2 Nummer 20) können ebenfalls kleinräumig einen Beitrag zur Beschattung und damit verminderten Aufheizung und Luftanfeuchtung sowie zur Staubminderung leisten.

Weitere besondere Maßnahmen zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Klimas sind nicht erforderlich.

4.2.3. Schutzgut Wasser

4.2.3.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Der Wasserkörper der Elbe wirkt tideabhängig auf das Grund- und Stauwasser im Plangebiet ein. Die Vorflut für das Gebiet bilden die Elbe und die Hafengebiete. Im Plangebiet befinden sich der Magdeburger Hafen und der Brooktorhafen. Der Magdeburger Hafen ist im Zusammenspiel mit Brooktorhafen und Elbe ein aquatischer Lebensraum.

Das Stauwasser ist durch keine natürliche gering Wasser leitende Schicht vor einem Schadstoffeintrag von oben geschützt. Im Rahmen der Untersuchungen zur Bodenluft wurden Stauwasserstände zwischen 0,30 m und 4,70 m unter Geländeoberkante gemessen.

Es bestehen hydraulische Verbindungen zwischen Stauwasserhorizont und dem ersten Grundwasserleiter, d.h. der erste Grundwasserleiter ist gegenüber Schadstoffeinträgen nur eingeschränkt geschützt. Das Grundwasser unterliegt an dieser Stelle keinem besonderen Schutz. Die Grundwasserneubildungsrate ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades als sehr gering einzuschätzen.

4.2.3.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Im Plangebiet ist es aufgrund der direkten Lage am Magdeburger Hafen möglich, eine direkte Einleitung des Niederschlagswassers in den Magdeburger Hafen durchzuführen und damit auch eine Entlastung des Siedlungsnetzes zu erreichen (siehe vertiefend Ziffer 5.7.1).

Die vorgesehene Planung wirkt auf das Grundwasser nicht direkt ein. Durch die Neuanlage einer Promenade erfolgt ein Eingriff in die Land-Wasser-Grenze. Durch diese Veränderung

wird der Wasserkörper des Magdeburger Hafens allerdings in seinen Ausmaßen nicht wesentlich verkleinert. Erhebliche Auswirkungen auf die Strömungsverhältnisse sind daher nicht zu erwarten.

4.2.3.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Insgesamt sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten, wodurch auch keine Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen erforderlich sind.

4.2.4. Schutzgut Boden

4.2.4.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Der natürlich gewachsene Boden (grundwassernahe Marschböden) ist durch eine mehrere Meter hohe Aufschüttung des Geländes bedeckt. Es handelt sich dabei um ein Spülfeld. An der Oberfläche stehen durch den Menschen geprägte Stadtböden an.

Unter der sandigen Auffüllung, stehen organische Weichschichten (Torf, Mudde, Klei) des Elbtales in verschiedenen Mächtigkeiten an. Untersuchungen haben ergeben, dass in diesen organischen Weichschichten Bodengase (Methan und Kohlendioxid) in einer Konzentration auftreten, die explosiv ist. Die Methankonzentrationen liegen bei bis zu 59,8 Vol %, wobei bei 17 von 27 Messpunkten die Konzentrationen größer 5 Vol % betragen (kritische untere Grenze 5 Vol %, kritische obere Grenze 15 Vol %).

Der Boden im Plangebiet ist aufgrund der ehemaligen industriellen Nutzung anthropogen geprägt und weist einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf. Die weit überwiegende Versiegelung und Verdichtung der Böden behindert den Gasaustausch sowie die Einsickerung von Niederschlägen und schränkt damit die biologischen und physikalischen Funktionen des Bodens weitgehend ein. Die Bedeutung der Flächen für den Naturhaushalt wird als gering eingeschätzt.

Das Plangebiet ist Teil eines Altspülfeldes, welches hinsichtlich der Gefährdungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser in 2003/2004 im Rahmen des Projektes Altspülfelder Hamburg-Mitte bearbeitet wurde; Handlungsbedarf wurde nicht festgestellt (d.h. eine Gefährdung lag nicht vor). Schlick im Untergrund kann auftreten und ist hinsichtlich der Bodengasproblematik von Bedeutung. Kontaminationen im Untergrund sind bisher nicht bekannt, aufgrund der Vornutzungen aber nicht ausgeschlossen.

Darüber hinaus befindet sich im nördlichen Bereich des Plangebietes ein Teil einer kleineren Altlastverdachtsfläche (Herstellung von Holzschutz- und Bautenschutzmittel). Diese befindet sich allerdings im Bereich der bereits neu hergestellten Shanghaiallee. Es ist davon auszugehen, dass mögliche Verunreinigungen mit dem Bau der Shanghaiallee entfernt worden sind.

Teilflächen im Plangebiet sind bereits von Kampfmitteln geräumt worden. Für die restlichen Flächen besteht, wie für alle noch nicht geräumten Flächen in der HafenCity, Verdacht auf Bombenblindgänger.

4.2.4.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

In den Boden wird mit der neuen Bebauung eingegriffen. Der Versiegelungsgrad innerhalb des Plangebietes wird sich allerdings nicht wesentlich verändern.

Die Bodengase aus den natürlichen Weichschichten können bis in die oberflächennahen Bodenschichten aufsteigen und sich insbesondere unter versiegelten/bebauten Flächen anreichern.

Die potentiellen Belastungen mit Schlick rufen keinen Konflikt für die vorgesehene Nutzung hervor, da keine Freiflächen entstehen (Kinderspielplätze, Parks), auf denen ein direkter Kontakt mit dem Menschen erfolgen könnte. Der überwiegende Teil des Plangebiets wird überbaut bzw. befestigt und somit der Wirkpfad Boden-Mensch stark eingeschränkt.

4.2.4.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Um Gefahren – insbesondere Explosionsgefahr (Methan) – durch die Bodengase zu vermeiden, sind für Gebäude bauliche Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung von Gasansammlungen und Gaseintritten vorzusehen.

Gassicherungsmaßnahmen bestehen z.B. aus:

- einer Sand-/Kiesfilterschicht unterhalb des Gebäudes,
- einer bis zur Geländeoberkante reichenden vertikalen Dränageschicht entlang der unterirdischen Gebäudewände zur Ableitung von evtl. anstehenden Gasen,
- gasdichten Abdichtungen aller unterirdischen Leitungsdurchführungen,
- der Vermeidung von gefangenen Räumen unterhalb der Sohlen zur Sicherstellung der Gaswegsamkeit,
- Möglichkeiten zur Gasentweichung an der Geländeoberfläche.

Beim luftdurchlässigen Aufbau von Straßenverkehrsflächen, Fahr- und Gehwegflächen sowie ebenerdigen Stellplätzen muss sichergestellt werden, dass die Abdeckungen der vertikalen Dränageschicht gasdurchlässig, diffusionsoffen gestaltet werden.

Zur Sicherung dieser Maßnahmen wurde die Festsetzung § 2 Nummer 19 in die Verordnung aufgenommen. Die betroffenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, werden gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet.

Sollten bei Baumaßnahmen größere Schlickmengen angetroffen werden, ist ebenso mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Die Umlagerung von schlickhaltigem Boden und die Vermischung von Schlick- und Sandlagen sind zu vermeiden. Der Transport von belastetem Erdaushub ist genehmigungspflichtig, die Entsorgung nachweispflichtig. Bei Baumaßnahmen ist das Amt für Umweltschutz der Behörde für Umwelt und Energie einzuschalten.

Für das Plangebiet besteht, wie für die gesamte HafenCity, Verdacht auf Bombenblindgänger. Nach der Kampfmittel-Verordnung vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289), ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet,

geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

4.2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

4.2.5.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Die ökologische Bestandserfassung und Bewertung für den Bereich östlich des Magdeburger Hafens hat im Wesentlichen folgendes ergeben:

An der Ostseite des Magdeburger Hafens befindet sich eine ca. 0,4 ha große Flusswattfläche, die sich in Folge ausbleibender Unterhaltung durch Schlickablagerung der natürlichen Gezeitenprozesse gebildet hat. Sie bietet zwar für einige Tierarten einen geeigneten Lebensraum, hat aufgrund ihrer geringen Größe und der zahlreichen Störungen der Umgebung keine bedeutende ökologische Funktion und keine Attraktivität für Vögel. Die Fläche erfüllt damit nicht die Voraussetzungen des § 14 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 261), zuletzt geändert am 13. Mai 2014 (HmbGVBl. S. 167), und ist damit kein besonders geschütztes Biotop.

Alte Gehölze waren zum Zeitpunkt der Planeinleitung bis auf eine einzelne Winterlinde im Nordosten des Plangebietes mit einem Brusthöhendurchmesser von etwa 55 cm nicht vorhanden. Für die Winterlinde wurde am 7. August 2009 eine Fällgenehmigung als Ausnahme von der Baumschutzverordnung erteilt.

Hinsichtlich der Flora haben sich relativ artenreiche Bestände lediglich am Ostrand des Magdeburger Hafens entwickelt. Hier befindet sich eine ältere Böschung, deren Fuß durch die Tide beeinflusst wird.

Innerhalb des Plangebietes wurden bei Begehungen im September 2008 vier seltene Arten kartiert:

- Gewöhnliche Ochsenzunge (*Anchusa officinalis*) – Rote Liste Hamburg, Gefährdungskategorie 2 (stark gefährdet);
- Wilde Malve (*Malva sylvestris*) – Rote Liste Hamburg, Gefährdungskategorie 3 (gefährdet);
- Bunte Kronwicke (*Securigera varia*) – Rote Liste Hamburg, Gefährdungskategorie R (aufgrund der extremen Seltenheit unter Umständen von Ausrottung bedroht) sowie
- Gelbe Schwertlilie (*Iris pseudacorus*) – besonders geschützt nach Bundesartenschutzverordnung.

Nestfunde von Vögeln liegen nicht vor, anspruchsvollere Arten der Avifauna sind aufgrund des geringen Strukturreichtums des Plangebietes und der hohen Störungsintensität nicht zu erwarten.

Eine oberflächliche Besiedelung der Wasser- und Wattflächen durch Muscheln ist nicht zu erkennen. Aufgrund der Substratzusammensetzung und des zeitweiligen Trockenfallens der

Flächen ist eine dauerhafte Besiedelung relativ unwahrscheinlich. Für die Fischfauna ist vom typischen Arteninventar der Hafenbecken auszugehen. Die Steinschüttungen am östlichen Ufer sind dabei auf Grund der vorgelagerten Pfeilerfundamente und noch teilweise vorhandener Gewölbe als Eiablage-, Nahrungs- und Rückzugsraum für Fische besser geeignet als die strukturarmen westlichen Hafenmauern. Vegetationsbestände zur Eiablage fehlen jedoch.

Insgesamt konnten im Plangebiet drei Fledermausarten nachgewiesen werden. Der große Abendsegler (*Nyctalus noctalus*), der kleine Abendsegler (*Nyctalus leisleri*) und die Rauhaufledermaus (*Pipistrellus nathusii*) sind sämtlich im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geschützt. Das Plangebiet wird von den Fledermäusen als Jagdgebiet insbesondere auf den Wasserflächen und um die angrenzenden Gebäude herum genutzt. Allerdings ist das Plangebiet aufgrund der starken Versiegelung und des geringen Umfangs des zu erwartenden Nahrungsaufkommens von keiner bis geringer Bedeutung für Fledermäuse. Hinweise auf Quartiere liegen nicht vor. Geeignete Quartiere (Baumhöhlen und –spalten, Gebäudenischen) sind nicht vorhanden.

Insgesamt ist das Plangebiet floristisch sowie faunistisch nur von untergeordneter Bedeutung.

4.2.5.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung der planungsrechtlichen Ausweisungen wird das Plangebiet weiterhin eine deutliche Versiegelung und eine starke Überbauung erfahren. Das Plangebiet wird weiterhin nur für störungsresistente Arten attraktiv bleiben.

Die Winterlinde konnte aufgrund der Planungen zur Aufhöhung des Geländes zum Hochwasserschutz nicht erhalten werden.

Darüber hinaus ist mit dem Verlust der geschützten Pflanzenarten innerhalb des Plangebietes zu rechnen. Das Flusswatt wird durch die Anlage einer neuen Kaimauer nur minimal verkleinert. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Flusswatt in seinen Ausmaßen ohnehin durch die Öffnung des bisher gesperrten Hafenbeckens mit der Beeinflussung durch den Tidestrom verkleinert werden wird.

Das Jagdhabitat für Fledermäuse entlang den Wasserflächen bleibt bestehen.

Mit der Planung erfolgt kein Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinn.

4.2.5.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Mittels verschiedener Festsetzungen kann zumindest ein gewisser Vegetationsanteil im Plangebiet gesichert und durch Begrünung der nicht überbauten Grundstücksflächen und der Dachflächen entwickelt werden (vgl. § 2 Nummern 20 bis 25).

Die neu geschaffenen Gehölze mit den festgesetzten Maßnahmen zur Dachbegrünung können zumindest einen eingeschränkten Lebensraum bieten.

Als Ersatz für die Winterlinde muss ein großkroniger einheimischer Laubbaum der Handelsgröße Hochstamm 3x verpflanzt, 18 – 20 cm Stammumfang, auf dem Flurstück fachgerecht gepflanzt und dauerhaft unterhalten werden. Die Umsetzung obliegt der HafenCity Hamburg GmbH im Rahmen der Erschließung und Grundstücksbildung.

4.2.6. Schutzgut Stadtbild/Landschaft

4.2.6.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Das Plangebiet ist im nördlichen Teil durch die beiden bestehenden monumental wirkenden imposanten Speichergebäude geprägt. Dieses in der HafenCity einmalige Speicherensemble ist für das Stadtbild sehr bedeutend.

Die nördlichen drei Häuser der bestehenden Speicherzeile an der Hongkongstraße besitzen einen durchschnittlichen gestalterischen Wert, die historische Westfassade des Hauses Nr. 7 dagegen einen sehr hohen ästhetischen Wert. Das südlichste Haus in der Zeile ist als gestalterisch minderwertig einzuordnen und wurde inzwischen abgerissen.

Die übrigen Flächen sind größtenteils versiegelt und als Parkplatzflächen genutzt. Durch die ungeordnete Aufstellung von Schildern, Markierungen und vielen PKW wirken die Flächen insgesamt negativ auf das Stadt- und Landschaftsbild.

Das Plangebiet liefert durch seine Bestandsbauten bereits einen positiven Beitrag für das Stadtbild.

4.2.6.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Das Stadtbild wird sich durch die geplante Bebauung erheblich verbessern, die bestehenden erhaltenswerten Gebäude werden behutsam in das städtebauliche Konzept integriert.

Die vorgesehene Höhenentwicklung und die zu erwartende hohe Gestaltungsqualität der Fassaden der geplanten Gebäude werden bewirken, dass sich die Bebauung des Plangebietes gegenüber dem jetzigen heterogenen Zustand harmonischer in das Hamburger Stadtbild einfügen wird.

Die Speicherstadt wird als Maßstabsgeber respektiert und das Plangebiet wird sich von der Nutzungsseite und von der Stadtgestalt in das neue zentrale HafenCity-Quartier um den Magdeburger Hafen und in das Innenstadtbild einfügen. Das Landschafts- bzw. Stadtbild wird durch die Planung deutlich verbessert.

4.2.6.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Durch die Festsetzungen wird das Planungsziel umgesetzt, die erhaltenswerten Gebäude und Fassaden in die zukünftige städtebauliche Entwicklung zu integrieren. Durch die Planung einer Platzfläche vor dem Kaispeicher B wird dem Denkmal ein würdiges Vorfeld gegeben. Durch das Zurückweichen der Hauptbaukörperlinie am Magdeburger Hafen im mittleren und nördlichen Abschnitt wird der Blick auf den Kaispeicher B von den Baakenbrücken freigestellt.

Der nördliche Teil der Speicherzeile an der Hongkongstraße könnte ohne negative Auswirkungen auf das Stadtbild ebenfalls erhalten werden. Da allerdings aufgrund der notwendigen Aufhöhung des Geländes eine ungeordnete Erschließungssituation vor den Häusern entstehen würde, wird vom Abbruch der Gebäude ausgegangen. In dem nur kurzen Abschnitt vor dem Haus Nr. 7 wird dagegen ein ca. 2 m tiefer und 5 m breiter „Graben“ vor dem Haus im Kauf

genommen, um die historisch bedeutsame Fassade in ihrer ursprünglichen Gliederung zu erhalten (vgl. § 2 Nummer 1).

4.2.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

4.2.7.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Nördlich des Plangebietes schließt sich der denkmalgeschützte Ensemblebereich der Speicherstadt an. Der geschützte Ensemblebereich umfasst auch den neubebauten Bereich südlich der Straße Brooktorkai.

Der als Museum genutzte Kaispeicher B untersteht dem Denkmalschutz des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes und war unter der Nummer 1261 seit dem 12.10.2001 in die Denkmalliste eingetragen (seit dem 01.05.2013 ID-Nr. 14139). Darüber hinaus befindet sich eine erhaltenswerte Fassade innerhalb des Plangebietes (Hongkongstraße 7).

Sachgüter sind im Plangebiet, bis auf die bestehende Bebauung, nicht vorhanden.

4.2.7.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die geplante Bebauung wird sich an die Gestaltqualität und Maßstäblichkeit der nördlich angrenzenden unter Ensembleschutz stehenden Bebauung anpassen. Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter werden nicht befürchtet.

Die geplante Blockrandbebauung zwischen Hongkongstraße und Shanghaiallee orientiert sich an der bestehenden Häuserzeile, wobei die historisch bedeutsame Speicherfassade Hongkongstraße 7 erhalten werden soll.

4.2.7.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Durch die Planung einer Platzfläche vor dem Kaispeicher B wird dem Denkmal ein würdiges Vorfeld gegeben. Durch das Zurückweichen der Hauptbaukörperlinie am Magdeburger Hafen im mittleren und nördlichen Abschnitt wird der Blick auf den Kaispeicher B von der Magdeburger Brücke frei gestellt.

Das Gehrecht durch den Kaispeicher B in Verlängerung der Fußgängerbrücke schafft die planungsrechtliche Voraussetzung zur Verbesserung des Fußwegenetzes (vgl. § 2 Nummer 18). Die historisch bedeutsame Speicherfassade des Hauses Hongkongstraße 7 wird durch die Festsetzung eines Erhaltungsbereichs und der damit verbundenen Inkaufnahme eines tiefer liegenden Bereichs vor der Fassade (5,3 m über NHN) in ihrer Gesamtwirkung erhalten (vgl. § 2 Nummer 1).

Weitere Maßnahmen in Bezug auf Kultur- oder Sachgüter sind nicht erforderlich.

4.2.8. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

4.2.8.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Das Plangebiet ist derzeit für den Menschen von höherer Bedeutung. Es erfolgt eine Museumsnutzung im Kaispeicher B, eine intensive Nutzung als Arbeitsstättenort und als Wohnstandort. Mit der Promenade entlang der Ostseite des Magdeburger Hafens besitzt das Gebiet auch eine gewisse Erholungs- oder Erlebnisfunktion.

Südlich des Plangebietes verläuft die unterirdische Linie der U-Bahn U4, von der relevante Erschütterungen ausgehen können.

4.2.8.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden in den vorherigen Kapiteln – insbesondere in Ziffer 4.2.1 (Lärm, Luftschadstoffe) und 4.2.4 (Altlasten) und 4.2.5 (Schutzgut Tiere und Pflanzen) – berücksichtigt.

Im Rahmen des Planverfahrens wurde eine Verschattungsstudie zur Beurteilung der Besonnungssituation durchgeführt.

Zusammengefasst kann aufgrund der Ausrichtung, Höhen und Abstände der Gebäude zueinander davon ausgegangen werden, dass die Gebäude entlang der Shanghaiallee und östlich der Hongkongstraße in den unteren Geschossen nur eine eingeschränkte Besonnung erfahren werden. Die Gebäude direkt am Magdeburger Hafen weisen durch die offene Ausrichtung nach Südwesten vergleichsweise gute Besonnungsverhältnisse auf.

Oberirdischer und unterirdischer Schienenverkehr im Nahbereich von Gebäuden kann zu Belästigungen durch Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen führen. Im Gegensatz zum Lärm liegen für die Beurteilung von Erschütterungen keine gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte vor. In der gutachterlichen Praxis und in der Rechtsprechung wird stattdessen regelmäßig die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte für maximal zulässige Schwingstärken (KB-Werte), bei deren Einhaltung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten ist.

Bei Erschütterungen kann in Gebäuden zudem sekundärer (hörbarer) Luftschall entstehen. Seine Beurteilung ist ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Als hilfsweise heranziehbare Beurteilungsgrundlagen kommen die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert am 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329, 2344), und die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.2017 B 5), Abschnitt 6.2, in Betracht. Die benannten bzw. aus den Vorgaben resultierenden Innenschallpegel unterscheiden sich um 5 dB(A). Die TA Lärm benennt Innenschallpegel in Höhe von 35 dB(A) tags und 25 dB(A) nachts. Bei der 24. BImSchV ergeben sich Innenschallpegel in Höhe von ca. 40 dB(A) tags und ca. 30 dB(A) nachts.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen durch sekundären Luftschall im Rahmen von Zulassungsverfahren für Schienenstrecken orientiert sich die Zumutbarkeit an den Vorgaben der 24. BImSchV (vgl. BVerwG, Urt. vom 19. März 2014, Az. 7 A 24/12). Mit der vorgesehenen Planung rücken schutzwürdige Nutzungen an den Schienenweg heran, wodurch eine zwingende Orientierung an der 24. BImSchV nicht besteht. Aus Gründen der planerischen Vorsorge und dem Umstand, dass der sekundäre Luftschall nicht durch primären Luftschall des

Schienenweges überlagert wird, erfolgt bei der Bestimmung des zumutbaren sekundären Luftschalls eine Orientierung an den niedrigeren Innenschallpegeln der TA Lärm.

Die Auswirkungen durch Körperschall (Erschütterungen, Sekundärschall) hängen ab vom Abstand zur Schallquelle (Emissionsort), den Untergrundverhältnissen (Transmissionstrecke) sowie von der Bauweise des betroffenen Gebäudes (Immissionsort). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde auf Basis vorliegender fachgutachterlicher Untersuchungen zu den Bebauungsplanverfahren Hafencity 6 (Hafencity-Universität), Hafencity 7 (Strandkai), Hafencity 11 (Baakenhafen Nord) und Hafencity 15 (südliches Überseequartier) die Auswirkungen der unterirdischen U-Bahnlinie der U4 auf die Baugebiete abgeschätzt.

Hierbei wurden prognostische Zugzahlen der unterirdisch verlaufenden Linie der U4 berücksichtigt. Dabei wurde u. a. eine enge Taktfolge der U-Bahn je Fahrtrichtung von ≥ 90 Sekunden tagsüber bzw. ≥ 150 Sekunden nachts angenommen. Im Rahmen der Gutachten wurden keine aktiven Maßnahmen zum Erschütterungsschutz am Gleiskörper der unterirdisch verlaufenden U-Bahnlinie (z.B. Unterschottermatten) berücksichtigt, da diese nicht Teil der Planfeststellung zum U-Bahnbau sind.

Die Abschätzung auf Basis der genannten Untersuchungen kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass für das nördlich der U-Bahn-Linie gelegene Baufeld (MK4) ohne weitere Maßnahmen zum Erschütterungsschutz eine Einhaltung der o.g. maßgeblichen Anhalts- bzw. Immissionswerte nicht erwartet werden kann.

Die durchmischte Nutzung (Gewerbe und Wohnen), sowie öffentliche Räume und Plätze zum Teil am Wasser mit hohen Aufenthaltsqualitäten werden eine belebende Wirkung für das Plangebiet entfalten und sich insgesamt sehr positiv auf das Schutzgut Mensch auswirken.

4.2.8.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Mit der Ausweisung von Baugrenzen und Gebäudehöhenbegrenzungen wurde eine Optimierung hinsichtlich der Besonnungssituation vorgenommen. Darüber hinaus steuern mehrere Festsetzungen unter anderem, dass die bezüglich der Tageslichtversorgung empfindlichere Wohnnutzung mehrheitlich in den oberen Geschossen der Gebäude stattfinden soll (vgl. § 2 Nummer 2).

Zur weiteren Verminderung der Verschattung von Wohn- und Arbeitsstätten ist festgesetzt, dass Technikgeschosse und über die Baugrenzen hinaus gehende Balkone, Loggien und Erker u.a. keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und Umgebung bewirken dürfen (vgl. § 2 Nummern 9 und 11).

Zum Schutz der zukünftigen Nutzer der Gebäude vor Einwirkungen durch Erschütterungen sowie durch sekundären Luftschall ist eine Festsetzung in § 2 Nummer 26 aufgenommen:

Auf den mit „(M)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 3 (Kerngebiete nach BauNVO) eingehalten werden. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen Maß-

nahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.2017 B 5), Nummer 6.2, nicht überschreitet. Einsichtnahmestelle der DIN 4150: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Bezugsquelle der DIN 4150: Beuth Verlag GmbH, Berlin.

Mittels der in der Festsetzung genannten baulichen Maßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Bei besonders erschütterungsempfindlichen Nutzungen, z.B. Laboren, kann es ggf. erforderlich sein, weitere Schutzmaßnahmen bei der Bebauung zu berücksichtigen.

Zusätzliche Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.3. Beschreibung und Bewertung von Planungsalternativen

4.3.1. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Standortalternativen für die vorgesehenen verschiedenen Nutzungen wurden im Rahmen der Masterplanerstellung HafenCity geprüft. Dem Bebauungsplan sind in Teilen städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbe (siehe Ziffer 3.3.3) vorangegangen. In diesen Wettbewerben wurden mehrere Alternativen erarbeitet und intensiv erörtert. Die jeweiligen Preisträger bilden die Grundlage der Ausweisungen des Bebauungsplans.

Die Umnutzung ehemaliger Hafenumflächen und die Herstellung eines neuen innenstadtnahen Stadtteiles für Hamburg entsprechen dem Gebot des flächensparenden Bauens und dem Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Unter Beachtung von Umweltaspekten ist der Standort für die geplanten Nutzungen grundsätzlich positiv zu bewerten.

4.3.2. Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde sich der Umweltzustand nicht wesentlich verändern. Das Hafen- und Industriegebiet mit einem nahezu hundertprozentigen Versiegelungsanteil würde bestehen bleiben.

4.4. Zusätzliche Angaben

4.4.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der notwendigen Angaben zur Umweltprüfung sind nicht aufgetreten; Kenntnislücken bestehen nicht. Technische Verfahren, die im Zusammenhang mit der Bewertung von Umwelteinwirkungen stehen, sind in den jeweiligen Fachgutachten beschrieben und können dort eingesehen werden. Die Fachgutachten zu Umweltthemen sind Bestandteil der Öffentlichen Auslegung.

4.4.2. Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundes-Immissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundes-Bodenschutz- (Altlasten), Denkmalschutz-, Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden.

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.4.3. Zusammenfassung des Umweltberichts

Anlass der Planung, Gutachten, Untersuchungsraum, Standort und Alternativen

Im Plangebiet östlich des Magdeburger Hafens bis zur Shanghaiallee soll ein gemischt genutztes Quartier aus Handel, Dienstleistung, Büro und einem größeren Wohnanteil planungsrechtlich ermöglicht werden. Es liegen Untersuchungen zu den Themen Boden, Lärm, Luftschadstoffe, Ökologie, Erschütterungen, Störfallvorsorge und Verschattung vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen für die Umweltprüfung sind nicht aufgetreten. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen für die Umweltprüfung sind nicht aufgetreten.

Der Untersuchungsraum wird zunächst durch das Plangebiet begrenzt, bei einigen Schutzgütern ist eine Betrachtung darüber hinaus notwendig. Standortbezogen ist festzustellen, dass die Wiedernutzbarmachung bisheriger Hafensflächen dem Gebot der Innenentwicklung und einem schonendem Umgang mit Grund und Boden entspricht. Bei Nichtdurchführung der Planung könnte die derzeitige Nutzung bestehen bleiben und weiterhin negativ auf alle Schutzgüter wirken.

Schutzgüter Luft und Klima

In Bezug auf die Verkehrs- und Gewerbelärmbelastung werden Lärmschutzfestsetzungen getroffen. Es besteht eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen. Maßgebliche Grenz- und Richtwerte werden allerdings nicht überschritten.

Das Lokalklima wird sich aufgrund der Höhenentwicklung der Bebauung verändern. Effekte wie verminderte Luftzirkulation, erhöhte Wärmeabstrahlung und verminderte Verdunstung können eintreten; diese negativen Auswirkungen werden durch Vorschriften zur Begrünung des Plangebietes gemindert.

Schutzgüter Boden und Wasser

Der Boden ist stark anthropogen überprägt. Darüber hinaus ist eine Bildung von Bodengasen in kritischen Mengen gegeben, weshalb eine Festsetzung zu notwendigen Gassicherungsmaßnahmen getroffen wird. Eine Kennzeichnung der betroffenen Flächen wird vorgenommen.

Die Planung beeinflusst die Grundwassersituation und die Versiegelungsrate nicht.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter werden im Ergebnis nicht erwartet.

Schutzgüter Pflanzen und Tiere einschließlich der biologischen Vielfalt und Stadtbild/ Landschaft

Insgesamt ist das Plangebiet nur von geringer ökologischer Bedeutung. Lediglich einige seltene Pflanzenarten sind hervorzuheben. Durch die Planung wird kein Eingriff im naturschutzfachlichen Sinn vorgenommen. Besondere Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Mittels einiger Festsetzungen zur Begrünung von Teilflächen des Plangebietes wird das bisherige ökologische Niveau im Wesentlichen konstant gehalten.

Das Plangebiet erfährt stadtbildgestalterisch durch die Anlage von Promenaden- und Platzflächen eine Aufwertung.

Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter und Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Der im Plangebiet befindliche als Museum genutzte denkmalgeschützte Kaispeicher B wird planungsrechtlich, und die historisch bedeutsame Speicherfassade des Hauses Hongkongstraße 7 wird durch Festsetzung eines Erhaltungsbereichs gesichert.

Die nördlich gegenüberliegende Speicherstadt wird nicht beeinträchtigt.

Negative Auswirkungen auf Kulturgüter sind nicht zu erwarten.

Durch die Planung ergeben sich neue Arbeitsplätze, Wohnstandorte, Dienstleistungsangebote und neue freizeitbezogenen Aufenthaltsbereiche (Promenaden) für den Menschen. Beeinträchtigungen in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sind oben bereits beschrieben worden. Hinsichtlich der Besonnungsqualitäten ist in mehreren Bereichen, insbesondere in den unteren Geschossen, von suboptimalen Verhältnissen auszugehen. Die bezüglich der Versorgung mit Tageslicht empfindlichere Wohnnutzung soll über geeignete Festsetzungen mehrheitlich in den oberen Geschossen stattfinden.

Zum Schutz vor Erschütterungen aufgrund der südlich verlaufenden unterirdischen U-Bahnlinie wird eine Festsetzung getroffen.

Monitoring

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

5. Planinhalt und Abwägung

Städtebauliches Konzept

Im Masterplan wurde der Magdeburger Hafen als der zentrale Stadtraum der künftigen Hafen-City definiert. Er soll das zukünftige städtebauliche Pendant zum Binnenalterraum werden. Eine urbane Mischung aus innerstädtischem Wohnen und publikumsintensiven Nutzungen wie Kultur-, Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten soll ein Stück des Zentrums von Hamburg formen. Das Quartier rund um den Magdeburger Hafen wird die heutige Hamburger Innenstadt markant ergänzen und mit der Elbe verknüpfen. Das Plangebiet, das den Bereich östlich des Magdeburger Hafens umfasst, bildet in Zukunft gemeinsam mit dem westlich des Hafenbeckens gelegenen Überseequartier den zentralen Stadtraum der Hafen-City. Dabei wird das ehemalige Hafenbecken des Magdeburger Hafens zum repräsentativen Wasserplatz. Im Masterplan wurde eine regelhafte Gebäudehöhe von sieben Vollgeschossen

bzw. eine Traufhöhe von 25 m bis 27 m über neuem, hochwassergeschütztem Geländeniveau für das Plangebiet festgelegt.

Die im Masterplan entwickelten städtebaulichen Ziele für das Plangebiet wurden durch einen nachfolgenden städtebaulichen Wettbewerb für den Gesamttraum um den Magdeburger Hafen konkretisiert. Basierend auf den Ideen des Preisträgerentwurfs sind nachfolgend „Städtebauliche Leitlinien für das Quartier rund um den Magdeburger Hafen“ erarbeitet worden.

Die Leitlinien treffen somit auch für das Plangebiet Aussagen zu einer möglichen Nutzungsverteilung, zur Zuordnung von Baumassen und Gebäudehöhen und zu öffentlichen Wegen, Straßen- und Platzräumen. Die Festlegungen aus den Leitlinien wurden für die Baugebiete unterschiedlich weiter qualifiziert:

- Baugebiet am Brooktorhafen (MK 1 und Gemeinbedarfsfläche)

Die Bestandsgebäude Kaispeicher B und das benachbarte Speichergebäude sollen langfristig erhalten bleiben. Das Ensemble wird durch einen Neubau an der Shanghaiallee ergänzt. Vor dem Kaispeicher B entsteht eine repräsentative Vorplatzfläche. Die Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechen den städtebaulichen Leitlinien zur stadträumlichen Profilierung des Überseequartiers und des gesamten Quartiers rund um den Magdeburger Hafen

- Baugebiet am Magdeburger Hafen (MK 2)

Wettbewerbsidee war, eine baukünstlerisch motivierte, niedrige „Hafenloggia“ zum Hafenbecken zu positionieren und dahinter an der Hongkongstraße eine drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung mit aufgesetzten siebengeschossigen Köpfen zu platzieren. Die Hafenloggia war als ein filigran wirkendes dreigeschossiges Gebäude konzipiert – ein Dach unter das pavillonartige Kuben eingeschoben wurden. Die Idee, zwischen dem Hafenbecken und der siebengeschossigen dahinter liegenden Bebauung durch einen niedrigeren durchwegbaren Baukörper vermitteln zu wollen, überzeugte. Andererseits wurde bereits im Wettbewerb die ungenügende Ausnutzung des Grundstücks kritisiert. Im weiteren behördeninternen Qualifizierungsverfahren wurde die Idee der „Loggia“ weitergedacht und in eine einem siebengeschossigen mäandrierenden Baukörper direkt vorgelagerte bzw. integrierte zweigeschossige „Stadtloggia“ umgeformt. Dieser städtebauliche Ansatz wurde Grundlage für den Realisierungswettbewerb auf diesem Baufeld. Die Festsetzungen entsprechen dem Ergebnis des Realisierungswettbewerbs.

- Baugebiet zwischen Hongkongstraße und Shanghaiallee (MK 3)

In den städtebaulichen Leitlinien wird eine Blockrandbebauung vorgeschlagen. Die Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechen diesem städtebaulichen Ansatz.

- Baugebiet Ecke Shanghaiallee / Überseeallee (MK 4)

In den städtebaulichen Leitlinien sind zwei kompakte Baukörper auf dem Baufeld dargestellt. Die weiteren behördeninternen Überlegungen ergaben, dass das Baufeld auf gleicher Höhe mit dem nördlich gelegenen Baukörper eine städtebauliche Kante bilden sollte. Der in den Leitlinien am südlichen Ende der Hongkongstraße gebildete Platz wird nach der Qualifizierung als Stadtplatz ausgebildet.

Freiraumkonzept

In der HafenCity wird der Gestaltung des öffentlichen Raums und insbesondere der Uferkanten als herausragendes Potenzial des Quartiers große Aufmerksamkeit gewidmet. Quartiersübergreifend bilden die öffentlichen Freiräume ein abgestuftes, nutzungsorientiertes und vernetztes System, welches in Verbindung mit den Wasserflächen sowohl der Erholung dient als auch der Aufnahme von übergeordneten und innerquartierlichen Rad- und Fußwegen. Freiflächen haben somit auch eine wesentliche Funktion bei der Verknüpfung der HafenCity mit der angrenzenden Hamburger Innenstadt. Darüber hinaus sind die zu schaffenden Freiflächen und Wegeverbindungen eine Ergänzung und Weiterführung des 1. Grünen Rings, der ausgehend von den Wallanlagen in das Gebiet der HafenCity und damit bis an die Elbe führt. Zur Gestaltung der Freiräume des Überseequartiers wurde im Sommer/Herbst 2006 ein zweiphasiger Ideen- und Realisierungswettbewerb durchgeführt, der neben der Gestaltung des Plangebiets auch das Überseequartier umfasste.

Das vernetzte Freiraumsystem im Plangebiet besteht aus der Promenade am Magdeburger Hafen, dem Arkadenraum auf Warftniveau, zwei kleineren „Stadtplätzen“ und den Erschließungsstraßen. Die 10 m breite Promenade am Magdeburger Hafen wird durch einen privaten, aber mit öffentlichen Gehrechten belegten Arkadenraum, der „Stadtloggia“, ergänzt. Durch das Zusammenspiel zwischen Promenade auf heutigem Niveau (ca. 4,5 m über NHN) und höher gelegter „Stadtloggia“ (ca. 8,5 m über NHN) wird ein 20 m breiter öffentlich zugänglicher Freiraum geschaffen, der durch seine unterschiedlichen Höhenniveaus und den Wasserbezug eine auch für die HafenCity einmalige Aufenthaltsqualität verspricht. Nördlich der Promenade wurde der Vorplatz vor dem Museum im Kaispeicher B gemäß dem Wettbewerbsergebnis hergestellt. Ein weiterer fast quadratischer Quartiersplatz ist am südlichen Ende der Hongkongstraße geplant.

Erschließungskonzept

Das Plangebiet wird über die an seinem Rande liegenden Hauptverkehrsstraßen Überseeallee und Shanghaiallee erschlossen, die auch Teilstücke des sogenannten zweiten Rettungsweges der HafenCity sind. In das Plangebiet wird ausgehend von der Shanghaiallee eine Bügelerschließung aus Anliegerstraßen gelegt, die im nördlichen Teil Koreastraße und im restlichen Abschnitt Hongkongstraße heißt. Fußgänger und Radfahrer können zusätzlich die Platzflächen und die Promenade nutzen. Auch die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegten Flächen in der Stadtloggia bzw. in der Passage im Kaispeicher B stehen den Fußgängern als Verkehrsflächen zur Verfügung.

5.1. Kerngebiete

5.1.1. Art der Nutzung

Die Neubaugebiete im Plangebiet werden entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung, am Magdeburger Hafen ein Stück Hamburger Innenstadt zu entwickeln, als Kerngebiete festgesetzt. Auch das bestehende als Bürogebäude genutzte Speichergebäude am Brooktorhafen wird als Kerngebiet festgesetzt. Um neues städtisches Leben in die Innenstadt zu bringen, soll auch am östlichen Magdeburger Hafen die Chance genutzt werden, neben den kerngebiets-

typischen Nutzungen wie z.B. Büros, Verwaltungsgebäude, Gastronomie, Einzelhandel, kulturelle Einrichtungen, auch einen das Quartier mitprägenden Anteil an Wohnungen zu realisieren. Deshalb werden in den für das Wohnen besonders gut geeigneten Lagen zwingende Festsetzungen zum Wohnanteil im Kerngebiet getroffen. Außer in den Erdgeschossen, in denen sich publikumswirksame Nutzungen ansiedeln sollen, und in unzumutbaren Lagen, wird das Wohnen darüber hinaus für allgemein zulässig erklärt. Für das Wohnen unzumutbare Lagen entstehen aufgrund der Lärmentwicklung entlang der Hauptverkehrsstraßen Überseeallee und Shanghaiallee bzw. durch unzureichende Belichtung der Gebäudefassaden in den unteren Geschossen. Soweit Wohn- und Schlafzimmer aufgrund der Gebäude- und Grundrissituation zu Lärm belasteten Seiten orientiert werden müssen, sind an den Fassaden entsprechende Schallschutzmaßnahmen anzuordnen.

In den Erdgeschossen ist es städtebauliches Ziel, eine dem Innenstadtstandort entsprechende vielfältige Mischung interessanter Nutzungen zu etablieren. Dabei ist es in Ausnahmefällen auch vorstellbar, dass großflächiger Einzelhandel mit einer Größe von mehr als 1.200 m² Geschossfläche das Quartier belebt. Der Umfang und die Art des Einzelhandels darf dem Ziel ein insgesamt vielfältiges, abwechslungsreiches Einzelhandelsangebots im Plangebiet zu etablieren aber nicht widersprechen. Generell sind nur solche Erdgeschossnutzungen erwünscht, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Introvertierte Einkaufszentren ohne Strahlkraft und Bezug zur Örtlichkeit sind an diesem herausragenden Innenstadtstandort nicht gewünscht. Aus denselben Gründen wird die Ansiedlung großflächiger Handelsbetriebe, die sich keinem größeren Publikum öffnen, im Plangebiet abgelehnt. Vor diesem Hintergrund sind Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummern 1 und 3 der Baunutzungsverordnung unzulässig: Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummern 1 und 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787) sind unzulässig. Großflächige Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 BauNVO sind ausnahmsweise zulässig, wenn sie sich nach Art, Lage und Umfang in das Kerngebiet einfügen (vgl. § 2 Nummer 2.1). Die verkehrlichen Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe müssen im Einzelfall geprüft werden. Insbesondere über die Hauptverkehrsstraßen erschlossene großflächige Einzelhandelsbetriebe sind vorstellbar.

Die kriminalpolizeiliche Beratungsstelle im Landeskriminalamt Hamburg gibt für den Bereich Städtebauliche Kriminalprävention Empfehlungen für die Bauausführung, die dazu beitragen sollen, Gelegenheitsstrukturen für Kriminalität und Ordnungsstörungen zu vermeiden und Voraussetzungen für ein gutes Sicherheitsgefühl bei den Bewohnerinnen und Bewohnern zu schaffen.

5.1.2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet u.a. durch die Festsetzung der Gebäudehöhen in Kombination mit Baukörperfestsetzungen bzw. baukörperähnliche Festsetzungen bestimmt.

Gebäudehöhen

Für das Quartier um den Magdeburger Hafen wurde im Masterplan eine regelhafte Gebäudehöhe von sieben Vollgeschossen bzw. einer Traufhöhe von 25 m bis 27 m über neuem, hochwassersicherem Geländeniveau festgelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für sämtliche Erdgeschosse mit Blick auf die notwendige Flexibilität für eine multifunktionale Nutzbarkeit eine Höhe von 5 m vorgegeben ist. Die für die Kerngebiete MK 2, MK 3 und MK 4 festgesetzte Gebäudehöhe für die Hauptbaukörper von 34,5 m über NHN orientiert sich an dieser städtebaulichen Vorgabe. Die festgesetzten Gebäudehöhen im Kerngebiet MK 1 zeichnen die höheren Gebäudehöhen der Bestandsgebäude (40 m bzw. 42 m über NHN) nach. Für den Neubau werden die Gebäudehöhen in Anlehnung an die Höhe und Kubatur des benachbarten Speichergebäudes mit einem rundum zurückgesetzten Staffelgeschoss festgelegt, da die drei Gebäude zukünftig ein harmonisches Ensemble am Brooktorhafen bilden sollen. Die bestehende bauliche Verbindung zwischen dem Kaispeicher B und dem bestehenden Speichergebäude wird mit einer lichten Höhe von mindestens 8 m und einer Gebäudehöhe von 26,5 m über NHN festgesetzt. Zwischen dem bestehenden Speichergebäude und dem Erweiterungsbau ist ebenfalls eine bauliche Verbindung vorgesehen, deren Lage und Höhe sich am vorhandenen Verbindungsbau orientiert.

Baukörperfestsetzungen

In den Kerngebieten MK 1, MK 2 und MK 3 werden Baukörperfestsetzungen bzw. baukörperähnliche Festsetzungen getroffen. Im Kerngebiet MK 4 wird eine Flächenausweisung vorgenommen. Um diesem Baublock eine städtebauliche Kante zu geben und damit die Freiräume der umgebenden Hauptverkehrsstraßen und den Promenadenverlauf am Magdeburger Hafen zu unterstreichen, wird für diesen Bereich des Baublocks entlang der Straßen eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Gleichzeitig wird dadurch das Innere des Kerngebiets MK 4 vor den Lärm- und Schadstoffbelastungen der östlich und südlich verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Shanghaiallee bzw. Überseeallee geschützt.

Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren und Qualifizierungsüberlegungen wurden die konkreten Kubaturen der geplanten Gebäude für die Kerngebiete MK 2 und MK 3 festgelegt. Wichtige Aspekte sind, auch für die Festsetzungen im Kerngebiet MK 4, neben der Schließung der Blockränder zu den Hauptverkehrsstraßen auch das Schaffen von Platzräumen und Promenaden innerhalb des Plangebiets und das Erreichen einer für den zentralen Standort angemessenen Dichte.

Die Festsetzungen im Kerngebiet MK 1 orientieren sich an den bestehenden Gebäuden, die Flächenausweisung im Kerngebiet MK 4 ist ein Angebotsplanung für künftige Investoren, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen.

Im Sinne des § 6 Absatz 8 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 23. Januar 2018 (HmbGVBl. S. 19), gelten Baukörperfestsetzungen als zwingende Festsetzungen, die Vorrang vor den von der Hamburgischen Bauordnung vorgeschriebenen Abstandsflächen haben. Die Besonnungs- und Belichtungssituation wurde im Rahmen einer Verschattungsstudie überprüft. Die Festsetzungen für die Zulässigkeit von Wohnungen richten sich nach den Erkenntnissen aus dieser Studie.

Ein Effekt stellt sich nur bei vergleichsweise hohen Sonnenständen aus süd-süd-östlicher Richtung ein. Der Effekt ist allerdings gering. Der Innenhof wird nur geringfügig mehr beschattet.

Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl

Mit einer festgesetzten Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 BauNVO für Kerngebiete ausgeschöpft. Hintergrund ist das oben beschriebene Konzept, mit Hilfe von einem Sockelgeschoss die Unterbringung privater Stellplätze zu gewährleisten, was eine fast 100-prozentige Versiegelung der Baugebiete zur Folge hat.

Die durch die Baukörperfestsetzungen bzw. baukörperähnlichen Festsetzungen und die Gebäudehöhen maximal erreichbare Geschossfläche überschreitet die Obergrenze der Geschossflächenzahl von 3,0 für Kerngebiete gemäß § 17 Absatz 1 BauNVO. Die durch Festsetzungen zulässige Geschossflächenzahl in den Kerngebieten MK 2, MK 3 liegt bei ca. 4,0 und im Kerngebiet MK 1 sogar bei ca. 7,5. Für das Kerngebiet MK 4 wurde eine Flächenausweitung gewählt. Hier wird die Geschossflächenzahl mit 4,0 festgesetzt.

Im Kerngebiet MK 1 ist die Überschreitung der Geschossflächenzahl aufgrund der hohen Ausnutzung der Grundstücke durch die bestehenden Speichergebäude erklärbar. Die Speichergebäude stehen in ihrer Maßstäblichkeit und Monumentalität in der HafenCity exemplarisch für die ehemalige Hafennutzung und sollen auch langfristig mit ihren das Stadtbild prägenden Kubaturen erhalten bleiben. Die Überschreitung ist hinnehmbar, da die Speicher an dem über 30 m breiten Brooktorhafenbecken gelegen sind und ihre Verschattungswirkungen auf benachbarte Gebäude und Plätze gering sind. Die Erschließung und Stellplatzsituation ist gesichert.

In den Kerngebieten MK 2, MK 3 und MK 4 liegt eine geringfügigere Überschreitung der Geschossflächenzahl vor. Diese Überschreitung ist gerechtfertigt, da das Plangebiet Teil des Hamburger Zentrums und im Plangebiet eine einer Millionenstadt angemessene Dichte spürbar werden soll. Die Besonnungs- und Belichtungssituation wurde bei den städtebaulichen Überlegungen mitbedacht, im Rahmen einer Verschattungsstudie überprüft und empfindliche Nutzungen in den ungeeigneten Lagen ausgeschlossen. Die notwendigen Stellplätze werden in den Tiefgeschossen der Bauvorhaben nachgewiesen. Die Erschließung der Kerngebiete ist insbesondere durch den direkten Anschluss an das Hauptverkehrsstraßennetz und die Nähe zu zwei U-Bahnstationen gesichert.

Trotz der Überschreitung der Geschossflächenzahl sind die Voraussetzungen nach § 17 Absatz 2 BauNVO gegeben. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt. Auch sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

5.1.3. Wohnen in den Kerngebieten

Konzeptioneller Ansatz ist, in den Kerngebieten einen belebenden Wohnanteil von bis zu einem Drittel der zu realisierenden Geschossfläche zu erreichen.

Wohnen unzulässig

Das Wohnen wird in ungeeigneten Lagen, die im Plangebiet aufgrund der Vorbelastung durch Lärmemissionen bzw. der mangelnden Besonnung entstehen, für unzulässig erklärt (vgl. Ziffer 4.2.1). Die Festsetzung betrifft alle Erdgeschosse und besonders durch Lärm belastete Bauflächen an den Hauptverkehrsstraßen, insbesondere in den Kreuzungsbereichen.

- § 2 Nummer 2.2: In den Erdgeschossen und auf den mit „(A)“ bezeichneten Flächen sind Wohnungen unzulässig. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen.

Den Ergebnissen der Verschattungsstudie folgend wird das Wohnen in den unteren Geschossen der auf der Ostseite der Hongkongstraße gelegenen Gebäude durch die folgenden Festsetzungen ausgeschlossen.

- § 2 Nummer 2.4 Sätze 1 und 2: Auf der mit „(C)“ bezeichneten Fläche sind Wohnungen im ersten und zweiten Obergeschoss unzulässig. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen.
- § 2 Nummer 2.5 Sätze 1 und 2: Auf der mit „(D)“ bezeichneten Fläche sind Wohnungen vom ersten bis dritten Obergeschoss unzulässig. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen.

Wohnen zwingend

In den für das Wohnen besonders gut geeigneten Lagen werden zwingende Festsetzungen zum Wohnanteil in den Kerngebieten getroffen, um das Quartier durch einen wahrnehmbaren Wohnanteil zu beleben.

- § 2 Nummer 2.4 Satz 3: Im dritten Obergeschoss sind Wohnungen allgemein und ab dem vierten Obergeschoss nur Wohnungen zulässig.

In dem mit MK 3 bezeichneten Kerngebiet soll aufgrund der relativ ruhigen Lagen an der Hongkongstraße und den guten Belichtungsverhältnissen in den oberen Geschossen ein mindestens 30 v. H. Wohnanteil verwirklicht werden, ohne dass die konkreten Geschosse für den gesamten Wohnanteil bereits festgelegt werden. Es wird für das Baugebiet eine Mindestgeschossfläche für das Wohnen festgelegt:

- § 2 Nummer 2.6: Auf der mit „(F)“ bezeichneten Fläche müssen mindestens 14.000 m² Geschossfläche für Wohnungen errichtet werden.

In dem mit MK 2 bezeichnetem Kerngebiet, das aufgrund seiner Lage direkt am Hafenbecken und abseits der Hauptverkehrsstraßen gut für das Wohnen geeignet ist, sollen auf fast der Hälfte der oberirdischen Geschossfläche Wohnungen entstehen.

- § 2 Nummer 2.7: Auf der mit „(G)“ bezeichneten Fläche müssen mindestens 14.200 m² Geschossfläche für Wohnungen errichtet werden.

Wohnen allgemein zulässig

Das Wohnen soll auch auf den geeigneten Kerngebietsflächen, für die jetzt gewerbliche Nutzungen geplant sind, langfristig ermöglicht werden. Deshalb wird außer in den Erdgeschossen und in unzumutbaren Lagen, das Wohnen in den Kerngebieten MK 1, MK 2 und MK 3 für

allgemein zulässig erklärt. Das Wohnen in dem als MK 4 bezeichneten Kerngebiet ist aufgrund der Lärmbelastung nur im Nordteil des Grundstücks möglich. Wegen dieser geringen Lagegunst für Wohnungen wird hier das Wohnen nur ausnahmsweise zugelassen (§ 7 Absatz 3 Nummer 2 Baunutzungsverordnung).

- § 2 Nummer 2.3: Auf den mit „(B)“ bezeichneten Flächen sind Wohnungen ab dem ersten Obergeschoss allgemein zulässig.

Auf der mit „(C)“ bezeichneten Fläche sind ab dem vierten Obergeschoss sehr gute Belichtungsverhältnisse für das Wohnen anzutreffen. Je nach gewählter Geschosshöhe kann auch das dritte Obergeschoss für das Wohnen sehr gut geeignet sein. Für das dritte Obergeschoss wird deshalb keine zwingende Festsetzung gewählt, aber das Wohnen soll allgemein zugelassen werden. Daher bestimmt § 2 Nummer 2.4 Satz 3, dass im dritten Obergeschoss Wohnungen allgemein zulässig sind.

Auf der mit „(D)“ bezeichneten Fläche können ab dem vierten Obergeschoss für Wohnen geeignete Verhältnisse gegeben sein. § 2 Nummer 2.5 Satz 3 bestimmt daher, dass ab dem vierten Obergeschoss Wohnungen allgemein zulässig sind.

5.1.4. Detaillierte Festsetzungen aufgrund von Wettbewerbsergebnissen

Kerngebiet 2 (MK 2)

Für den Gebäudekomplex am östlichen Magdeburger Hafen wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Hier entstehen die Deutschlandzentrale eines weltweit operierenden Umweltunternehmens, Büros, Lofts und Ausstellungsflächen für Design orientiertes Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel sowie ein Wohnungsanteil von fast der Hälfte der Gesamtfläche. Das Wettbewerbsergebnis sieht ein auf einem durchgehenden Warftgeschoss aufgehendes siebengeschossiges mäandrierendes Gebäudeensemble vor, das eine Fassung der ca. 170 m langen Hafenkante bietet. Das Gebäudeensemble mit den unterschiedlichen Nutzungsbausteinen wird durch eine auf dem Warftniveau durchlaufende mindestens 10 m breite und 8 m hohe „Stadtloggia“ verbunden. Die Stadtloggia wird als das besondere prägende Element des Gebäudes gesehen und deshalb im Detail als Arkadenraum mit Gehrechten für die Öffentlichkeit festgesetzt. Breite und Höhe der Stadtloggia wurden auch im Hinblick auf ihre Wahrnehmbarkeit, insbesondere über das Hafenbecken hinweg, festgelegt. Auf der Nordseite des mäandrierenden Baukörpers entstehen eine großzügige Treppenanlage und ein Umgang, die insbesondere der Zugänglichkeit der Stadtloggia dienen.

5.2. Fläche für den Gemeinbedarf

Der Kaispeicher B mit dem Internationalen Maritimen Museum im Eckbereich Brooktorhafen / Magdeburger (Flurstück 1886) Hafen ist einschließlich des neu gebauten Verbindungsganges zu den Archivräumen im Heinemannspeicher als Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzt. Der Verbindungstrakt ist mit einer maximalen Gebäudehöhe von 26,5 m und einer lichten Höhe von mindestens 8 m festgesetzt. Das Grundstück und das Speichergebäude sind im städtischen Besitz. Der unter Denkmalschutz stehende ehemalige Speicher ist mit einer maximalen Gebäudehöhe von 40 m über NHN und einer GRZ von 1,0 planungsrechtlich gesichert. Das Gebäude kann im Erdgeschoss fußläufig durchquert werden. Die Passage findet im Norden

Anschluss an eine öffentliche Fußgängerbrücke über den Brooktorhafen, die auf den Platzbereich bei St. Annen führt. Die Durchquerung des Kaispeichers B wird durch ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert (vgl. § 2 Nummer 18). Der im Jahr 2008 hergestellte Vorplatz des Museums ist im westlichen Bereich als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt und dient im östlichen Bereich als Straßenverkehrsfläche mit Anbindung an die Korea- / Hongkongstraße der Erschließung des Gebäudes.

Der Kaispeicher B ist vom denkmalgeschützten Ensemblebereich der Speicherstadt nur durch den Brooktorhafen getrennt. Daher werden Regelungen zu Werbeanlagen aus dem abgestimmten Gestaltungshandbuch zur Speicherstadt auch für dieses Gebäude übernommen. Werbeanlagen sind oberhalb der Brüstung des ersten Obergeschosses der Fassaden unzulässig; Schriftzeichen müssen auf den mit „(H)“ bezeichneten Flächen in Einzelbuchstaben ausgeführt werden und zur Beleuchtung der Buchstaben darf nur weißes Licht verwendet werden (§ 2 Nummer 14; vgl. Ziffer 5.3.5).

5.3. Gestalterische Festsetzungen

5.3.1. Erhöhte Erdgeschosszone

Es ist Ziel, in der HafenCity eine großstädtisch anmutende abwechslungsreiche Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen zu entwickeln. Deshalb wird durch § 2 Nummer 8 festgesetzt: Die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses muss mindestens 5 m über der angrenzenden Geländeoberkante liegen. Ausnahmsweise kann im Erdgeschoss eine Galerie eingebaut werden, wenn das Galeriegeschoss eine Grundfläche kleiner 50 vom Hundert der Grundfläche des Erdgeschosses einnimmt. Die Galerieebene muss einen Abstand von mindestens 1 m von der Innenseite der zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und mit Gehrechten belegten Flächen gerichteten Außenfassade einhalten. Für gewerbliche Nutzungen bietet eine überhöhte Erdgeschosszone Nutzungsvorteile, z.B. großzügiger Raumeindruck für Gastronomie oder Einzelhandel, repräsentative Büroräume. Durch den Einbau oder Rückbau von Galerien ist je nach Flächenbedarf ein flexibles Anpassen an die jeweiligen Nutzungsansprüche möglich. Wichtiger gestalterischer Aspekt ist die entstehende Fassadengliederung in Sockel- und Obergeschosszone durch die Überhöhung des Erdgeschosses. Um diesem zentralen Gedanken des überhöhten Erdgeschosses in der Fassadengliederung gerecht zu werden, müssen die Galerieebenen einen Abstand von mindestens 1 m von der Innenseite der zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und mit Gehrechten belegten Flächen gerichteten Außenfassade einhalten. Die Flächen der Galeriegeschosse sind auf weniger als 50 % der Grundfläche des Erdgeschosses beschränkt, damit die Erdgeschosszone zusammenhängend erlebbar bleibt und nicht der Eindruck eines zweiten Vollgeschosses entsteht.

5.3.2. Material

Der Anspruch, ein zusammenhängendes neues Zentrumsquartier rund um den Magdeburger Hafen zu entwickeln, erfordert auch eine konzeptionelle Aussage zum Material. Das Zentrum der HafenCity besteht aus dem Überseequartier und dem Plangebiet. Die Fassaden im Plangebiet und im Überseequartier sollen eine einheitliche Wirkung erhalten, die auf die historische

Bausubstanz der Speicherstadt in traditioneller Ziegelbauweise Bezug nimmt. Die Bipolarität Hamburgs – das „feine“ weiße Hamburg an der Alster, das rote, industriell geprägte Hamburg an der Elbe und im Hafen – soll durch die Materialwahl deutlich werden. Als Fassadenmaterialien können untergeordnet aber auch andere Baustoffe eingesetzt werden, um einen angemessenen Spielraum zur Gliederung und Differenzierung der Fassaden zu behalten. Beurteilungskriterien dafür sind die Farbigkeit, ein ähnliches Verhältnis von geschlossenen und offenen Teilen der Fassade und eine lebendige Fassadenstruktur. Diese Kriterien erfüllen auch Fassaden, die in Teilen mit Keramikplatten oder eingefärbtem Beton gestaltet werden.

Die zum Innenhof gerichteten, für den Gesamteindruck des Quartiers weniger bedeutsameren Fassaden in der Blockrandbebauung (MK 3) sind von der Materialvorgabe „roter Klinker“ ausgenommen. Dort sollten im Hinblick auf die geplanten Wohnungen und den relativ engen Innenhof auch hellere Fassadenmaterialien zum Einsatz kommen können. § 2 Nummer 10 schafft die Voraussetzungen um diese Ziele zu erreichen: Die zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen gerichteten Gebäudefassaden sind als Ziegelfassaden in den Farben Rot, Rotbraun oder Rotbunt auszuführen. Für Teile der Fassade können andere Baustoffe zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer nach Satz 1 ausgeführten Fassade erhalten bleibt.

5.3.3. Aufbauten

Durch § 2 Nummer 9 sind Technikgeschosse und Aufbauten wie folgt festgesetzt: Technikgeschosse und technische oder erforderliche Aufbauten, wie Treppenträume, sind ausnahmsweise, auch über der festgesetzten Gebäudehöhe, zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden und diese keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung bewirken. Aufbauten, deren Einhausung und Technikgeschosse sind mindestens 2,5 m von der Außenfassade zurückzusetzen. Der Gestaltung des Ortsbildes in der HafenCity kommt aufgrund der besonderen Lage der HafenCity zwischen denkmalgeschützter Speicherstadt und Norderelbe eine besondere Bedeutung zu. Mit der Entwicklung der HafenCity entsteht eine neue südliche Ansicht der Hamburger Innenstadt. Aufgrund der weiten Sichtbezüge über die Elbe und von den Elbrücken wirkt insbesondere auch die Dachlandschaft der HafenCity prägend für das neu entstehende Ortsbild. Technische Aufbauten oder andere Aufbauten, z.B. Zugänge zu Dachterrassen, können dieses Bild sehr beeinträchtigen. Insbesondere hohe (zum Beispiel Antennenanlagen) oder massive Aufbauten (zum Beispiel Befahranlagen) können störend auf das Ortsbild, die Gestaltung des einzelnen Gebäudes und die Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung wirken. Erfahrungsgemäß sind bestimmte technische Aufbauten bei vielen Gebäuden allerdings unumgänglich (zum Beispiel Aufzugsüberfahrten). Um Aufbauten nicht generell auszuschließen, aber ihre Verträglichkeit im Einzelfall prüfen zu können, erfolgt die Festsetzung.

5.3.4. Überschreitung der Baugrenzen

In § 2 Nummer 11 ist festgesetzt, dass eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Erker, Loggien und Sichtschutzwände zu den öffentlichen Straßenräumen ausnahmsweise bis zu einer Tiefe von 1,5 m zugelassen werden kann, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt wird und diese keine wesentliche Verschattung der benachbarten Nutzungen und der Umgebung bewirken. Dabei ist eine Überbauung der Straßenverkehrsfläche nur oberhalb einer lichten Höhe von 4 m zulässig.

Um den Spielraum im Bereich der Baukörper- und Fassadengestaltung nicht zu sehr einzuzengen, sollen Überschreitungen der Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile in geringfügigem Umfang zugelassen werden. Dabei darf die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt werden. Weil vorkragende Bauteile immer auch zu Verschattungen führen, ist sicherzustellen, dass die vorgesehenen Überschreitungen der Baugrenzen keine wesentliche Verschattung der benachbarten Nutzungen und der Umgebung bewirken. Zum Innenhof im Kerngebiet 3 (MK 3) sind Überschreitungen ausgeschlossen, um den relativ engen Innenhof in seiner Wirkung nicht weiter einzuschränken. Oberhalb von Straßenverkehrsflächen muss bei Überbauungen eine lichte Höhe von 4 m eingehalten werden. Dabei können im Plangebiet wegen der auf 1,5 m begrenzten Tiefe der Auskragungen nur Straßennebenflächen überbaut werden.

5.3.5. Werbeanlagen

In den Baugebieten sind Werbeanlagen größer als 2 m² und Werbeanlagen oberhalb der Gebäudetraufen unzulässig. Die Gestaltung des Gesamtbaukörpers darf nicht durch Werbeanlagen beeinträchtigt werden. Oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses sind Werbeanlagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn zudem das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird (vgl. § 2 Nummer 13). Der restriktive Umgang mit Werbeanlagen begründet sich durch die besonderen städtebaulichen und architektonischen Anforderungen, die an das Plangebiet gestellt werden. Das Plangebiet nimmt prominente Stellen an den Nahtstellen zu Innenstadt, Überseequartier und östlicher HafenCity ein, es ist also von vielen Standorten aus sichtbar. Weithin sichtbare große Werbeanlagen und Werbeanlagen oberhalb der Gebäudetraufen werden deshalb ausgeschlossen und die Größe der Werbeanlagen auf ein stadtbildverträgliches Maß von 2 m² beschränkt. Die besonderen Ansprüche, die gemäß Masterplan an die architektonische Ausgestaltung der Gebäude gestellt werden müssen, beinhalten eine einheitliche Fassadengestaltung. Daher sind Werbeanlagen generell nur zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt ist. Werden Werbeanlagen außerhalb des dafür üblichen Bereichs der Sockelzone (Erdgeschosszone) geplant, sind sie nur ausnahmsweise zulässig, wenn zusätzlich das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung des Ortsbildes kann vermutet werden, wenn oberhalb der Sockelzone mehr als eine Werbeanlage je Gebäudeansicht angebracht wird. Es wird den Bauherren angetragen, nach Möglichkeit oberhalb der Sockelzone nur für das gesamte Gebäude zu werben.

Da das nördliche Plangebiet nur durch den Brooktorhafen abgetrennt an das denkmalgeschützte Ensemble der Speicherstadt angrenzt, werden Regelungen zu Werbeanlagen aus dem abgestimmten Gestaltungshandbuch zur Speicherstadt auch für den der Speicherstadt gegenüberliegenden Teil des Plangebiets übernommen: Auf den mit „(H)“ bezeichneten Flächen und an den zum Magdeburger Hafen gerichteten Fassaden sind Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des ersten Obergeschosses der Fassaden unzulässig; Schriftzeichen müssen auf den mit „(H)“ bezeichneten Flächen in Einzelbuchstaben ausgeführt werden und zur Beleuchtung der Buchstaben darf nur weißes Licht verwendet werden. An den zum Magdeburger Hafen gerichteten Fassaden sind auch schwache Farbtöne zulässig (vgl. § 2 Nummer 14). Durch die Übertragung eines wichtigen Schmuckelementes der Speicherstadt - Schriftzüge in Einzelbuchstaben darzustellen - wird der besonderen Lage des nördlichen Plangebietes gegenüber der Speicherstadt Rechnung getragen. Die Beleuchtung mit weißem Licht unterstützt

die gewünschte Zurückhaltung der Werbeanlagen an diesem historischen Ort.

In Anlehnung an die Alsterfleet-Verordnung vom 3. April 1959 (Sammlung der bereinigten hamburgischen Landesrechte I 21301–k), zuletzt geändert am 4. Dezember 2001 (HmbGVBl. S. 528), sind an den zum Magdeburger Hafen orientierten Fassaden auch schwache Farbtöne zulässig. Die Vorgabe entspricht den Festsetzungen im Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 für die zum Magdeburger Hafen gerichteten Fassaden. Rund um den Magdeburger Hafen soll eine zurückhaltende, aber zeitgemäße Werbebeleuchtung ermöglicht werden.

5.4. Energieversorgung

Das Anschluss- und Benutzungsgebot nach § 2 Nummer 15 erfolgt aus Gründen des Klimaschutzes durch Einsparung von Primärenergie, um den Zielsetzungen des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes zu entsprechen und damit auch eine nachhaltigen städtebauliche Entwicklung zu sichern. Für die Beheizung und Bereitstellung des Warmwassers gilt:

Neu zu errichtende Gebäude sind an ein Wärmenetz anzuschließen, das überwiegend mit erneuerbaren Energien oder Abwärme versorgt wird (vgl. § 2 Nummer 15.1). Es sind erneuerbare Energien einzusetzen, um gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG) vom 25. Juni 1997 (HmbGVBl. S. 261), zuletzt geändert am 17. Dezember 2013 (HmbGVBl. S. 503, 531), den Anteil dieser Wärmeversorgungsart zum Schutz des Klimas durch Reduzierung des Primärenergieverbrauchs zu erhöhen. Erneuerbare Energien sind definiert nach § 3 Nummer 21 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), zuletzt geändert am 21. Juni 2018 (BGBl. I S. 862). Die Wärmegewinnung kann auch aus industriellen Abwärme-Prozessen erfolgen. Die Festsetzung in § 2 Nummer 15.1, wonach überwiegend erneuerbare Energien oder Abwärme einzusetzen sind, erlaubt die Deckung der Spitzenlast auch mit nicht erneuerbaren Energieträgern oder anderen Wärmequellen.

Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Nummer 15.1 kann ausnahmsweise abgesehen werden, wenn der berechnete Heizwärmebedarf der Gebäude nach der Energieeinsparverordnung vom 24. Juli 2007 (BGBl. I S. 1519), zuletzt geändert am 24. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1789, 1790), den Wert von 15 kWh / m² Nutzfläche nicht übersteigt (vgl. § 2 Nummer 15.2). Hiermit wird der Regelung des § 4 Absatz 2 HmbKliSchG entsprochen. Bei Plangebieten, in denen alle neuen Gebäude mit einem deutlich verbesserten baulichen Wärmeschutz errichtet werden, entstehen vergleichbare CO₂-Emissionen wie mit konventionell errichteten Gebäuden mit einer energetisch vorteilhaften zentralen Wärmeversorgung.

Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Nummer 15.1 kann auf Antrag befreit werden, soweit die Erfüllung der Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände zu einer unbilligen Härte führen würde. Die Befreiung soll zeitlich befristet werden (vgl. § 2 Nummer 15.3). Diese Regelung entspricht der Forderung des § 12 Absatz 1 HmbKliSchG und soll nicht vorhersehbare Fälle einer unbilligen Härte vermeiden. Da sich die besonderen Umstände im Laufe der Jahre ändern können, und somit die Gründe, die zur Befreiung geführt haben, entfallen können, soll die Befreiung zeitlich befristet werden.

5.5. Verkehr

5.5.1. Straßenverkehrsflächen / Rettungswege

Die im Plangebiet liegenden Straßen bzw. Straßenabschnitte werden mit einer Höhenlage von mindestens 7,5 m über NHN auf Hochwasser geschütztes Niveau festgesetzt. Die Ausbauplanung sieht Höhen von 8 m über NHN bis ca. 8,5 m über NHN vor.

Die Anbindung des Plangebiets an das Hauptverkehrsstraßennetz Hamburgs ist über die Straßen Überseeallee und Shanghaiallee gegeben. Die Rettungswegeanbindung des Plangebiets ist im Hochwasserfall sowohl über den ersten Rettungsweg über die Kibbelstegbrücke in der westlichen HafenCity (über die Straßen Überseeallee - Am Dalmannkai - Großer Grasbrook – Kibbelstegbrücke) als auch über die dem Plangebiet näher liegende zweite hoch liegenden Rettungswegeanbindung über die Oberbaumbrücke (Straßen Shanghaiallee – Shanghaibrücke -Brooktorkai) gewährleistet.

Die Erschließungsstraßen Korea- und Hongkongstraße werden in einer Breite von 14,4 m bis 18 m festgesetzt. Ein Teilstück des nicht für den Kfz-Verkehr freigegebenen Vorplatzes vor dem als Museum genutzten Kaispeicher B wird auch als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Dieser Bereich westlich der Einmündung Koreastraße / Hongkongstraße ist außer für Fußgänger und Radfahrer nur für die Erschließung des Kaispeichers B sowie Anlieferverkehr freigegeben und Teil der Platzanlage. Durch die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche wird die Erschließung des Flurstücks 1886 (Kaispeicher B) gesichert.

Im südlichen Kurvenbereich der Hongkongstraße entsteht ein Quartiersplatz. Anders als die Promenaden und der Vorplatz vor dem Kaispeicher B wird dieser ca. 36 m x 30 m große Platz keinen Wasserbezug besitzen. Es ist städtebauliches Ziel, mit der Binnenlage eine besondere Aufenthaltsqualität vor allem für die Bewohner und Bewohnerinnen des Quartiers zu schaffen. Die Straßentrasse der Hongkongstraße wird über die Platzfläche führen. Dennoch bleibt es Ziel, den Platz als Einheit zu gestalten.

An der Einmündung Shanghaiallee/Überseeallee ist aufgrund der spitzwinklig zulaufenden Straßenzüge und Gebäudekanten im MK 4 eine Auskragung mit einer lichten Höhe von 8 m als Mindestmaß über die öffentlichen Straßennebenflächen festgesetzt. Die dadurch entstehende Ausweitung der Straßennebenflächen verbessert die Sichtbeziehungen, schafft Warteflächen für Radfahrer und Fußgänger vor der signalisierten Straßenkreuzung und sorgt für ausreichend breite Nebenflächen zur Unterbringung der erforderlichen Leitungen.

5.5.2. Stellplätze

§ 2 Nummer 12 regelt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen oder Garagengeschossen unterhalb der Höhe von 7,5 m über NHN zulässig sind. Geringfügige Abweichungen sind zulässig, wenn sie durch abweichende Straßenanschlusshöhen von über 7,5 m über NHN begründet sind.

Die Festsetzung regelt, dass die gesamten privaten Stellplätze (notwendige und nicht notwendige) nur in Tief- oder Warftgeschossen zulässig sind. Damit soll verhindert werden, dass in einem dichten innerstädtischen Quartier die vorhandenen Freiräume ihrer Erholungs- und Freizeitfunktionen durch Stellplatznutzung entzogen werden. Zudem soll verhindert werden, dass in den Erdgeschosszonen Stellplätze untergebracht werden, die das Stadtbild beeinträchtigen würden und außerdem nicht zur gewünschten Belebung der Erdgeschosszonen beitragen

könnten. Gleichzeitig sollen geringfügige Abweichungen möglich sein, da die konkreten Straßenausbauhöhen noch nicht feststehen und die Erdgeschossebenen sicherlich Anschluss an die jeweilige Straßenoberkante finden werden.

Im nördlichen Teil des Heinemannspeichers (MK 1) befinden sich drei oberirdische Parkdecks für notwendige Stellplätze. Diese Parkdecks haben Bestandsschutz.

Tiefgaragen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig (vgl. § 2 Nummer 7). Diese Festsetzung dient der wirtschaftlichen Ausnutzung der Fläche, da so auf ein drittes Tiefgaragengeschoss verzichtet werden kann.

Neben den Stellplätzen auf privatem Grund werden im Zuge der Realisierung des Straßennetzes auch öffentliche Parkstände erstellt. Da das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist und im benachbarten Überseequartier öffentlich zugängliche Tiefgaragenstellplätze in hoher Zahl zur Verfügung stehen, werden öffentliche Parkstände nur begrenzt im öffentlichen Straßenraum entstehen.

Von den öffentlichen Parkständen sind 3% als Behindertenparkstände herzustellen und auszuweisen.

5.5.3. Unterirdische Bahnanlage / ÖPNV

Der ÖPNV für die HafenCity muss die unmittelbare Verknüpfung mit der nördlichen Innenstadt gewährleisten, eine schnelle und zuverlässige Verbindung sicherstellen und die beiden wichtigen Umsteigepunkte der Innenstadt, Jungfernstieg / Rathaus und Hauptbahnhof, direkt anbinden. Die Erschließung der HafenCity erfolgt neben Busverkehr mit dem modernen, zukunftsfähigen Verkehrssystem der U-Bahn. Dafür wurde eine neue U-Bahnlinie U4 eingerichtet, die zwischen Billstedt und Jungfernstieg die bestehende U-Bahnanlage benutzt. Die neue Trasse beginnt an der bestehenden Haltestelle „Jungfernstieg“ und führt in einem Bogen von Westen her unterirdisch in die HafenCity. Dort entstand im Überseequartier die Haltestelle „Überseequartier“ und in der Überseeallee auf Höhe des Lohseparks die vorläufige Endhaltestelle „HafenCity Universität“. Das Plangebiet befindet sich zwischen beiden Haltestellen. Die fußläufige Entfernung aus der Mitte des Plangebiets zu den jeweils nächstgelegenen U-Bahnzugängen beträgt zu beiden U-Bahnhaltestellen ca. 400 bis 500 m. Die Inbetriebnahme der neuen Trasse der U4 und der beiden neuen Haltestellen erfolgte im Dezember 2012 (Haltestelle Überseequartier) bzw. im August 2013 (Haltestelle HafenCity Universität).

Das südöstliche Plangebiet wird im Bereich der Überseeallee von der U-Bahn-Linie U 4 gekreuzt. Im direkten Umfeld der unterirdisch verlaufenden Bahnanlage können Beeinträchtigungen (z.B. Erschütterungen, Streuströme, elektromagnetische Felder) aus dem U-Bahn-Betrieb und der Instandhaltung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Das am nächsten zur U-Bahn-Trasse gelegene MK 4 befindet sich zwar deutlich außerhalb des rechnerisch ermittelten Einwirkungsbereichs dieser Beeinträchtigungen; dennoch sind bei Bedarf Erschütterungsschutzmaßnahmen bei der Bebauung zu berücksichtigen. Die im September 2006 planfestgestellte unterirdische Bahnanlage ist in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Für die Verlängerung der U-Bahnlinie von der Haltestelle HafenCity Universität bis zu den Elbbrücken einschließlich der geplanten Haltestelle Elbbrücken liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 14. August 2013 (Amtl. Anz. S. 1398) nach § 28 PBefG vor. Die Verlängerung

der U-Bahnlinie und die Haltestelle befinden sich im Bau (außerhalb des Plangebiets) und sollen zum Ende des Jahres 2018 in Betrieb genommen werden.

Ergänzt werden soll die ÖPNV-Anbindung durch einen geplanten Fähranleger des HVV im Eckbereich Magdeburger Hafen / Baakenhafen am Buenos-Aires-Kai.

5.5.4. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Gehrecht

Die öffentlichen Freiflächen der HafenCity mit ihren differenzierten Typologien und unterschiedlichen Vegetationsstrukturen unterstützen und ergänzen die städtebaulichen Besonderheiten der Einzelquartiere. Quartiersübergreifend bilden sie ein abgestuftes, nutzungsorientiertes und vernetztes System, welches in Verbindung mit den Wasserflächen sowohl der Erholung dient als auch der Aufnahme von übergeordneten und innerquartierlichen Rad- und Fußwegen. Freiflächen haben somit auch eine wesentliche Funktion bei der Verknüpfung der HafenCity mit der angrenzenden Hamburger Innenstadt.

- Promenade am Magdeburger Hafen

Die öffentliche Promenade am Magdeburger Hafen bildet im Zusammenspiel mit der gegenüberliegenden Promenade im Überseequartier die Fassung des zentralen Wasserplatzes der HafenCity. Ziel ist die Herstellung einer 10 m breiten Promenadenfläche auf heutigem Geländeneiveau (ca. 4,3 m bis 5,5 m über NHN). Da die Kaimauern im Plangebiet entweder abgänglich sind oder nicht vorhanden, ist ca. 7 m vor die im mittleren und südlichen Abschnitt vorhandene Kaimauer eine neue vorgesetzte Uferlinie als Pier-Konstruktion entstanden. Die konkrete Ausgestaltung der neuen Uferlinie wurde im Rahmen eines parallel zum Bebauungsplan laufenden wasserrechtlichen Verfahrens geklärt. Im Bebauungsplan sind für die zukünftige Promenade nur die Flächen als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, die heute schon Landflächen sind und die für die 10 m breite Promenade benötigt werden. Im mittleren und südlichen Bereich ist deshalb nur ein ca. 3 m breiter Streifen ausgewiesen. Die als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzten Uferbereiche am Magdeburger Hafen werden im Wesentlichen auf ihrer jetzigen Höhenlage von 4,3 m bis 5,5 m über NHN belassen und im Hochwasserfall je nach Wasserstand die Rampenbereiche eingeschlossen, überflutet. Die hochwassergefährdeten Bereiche sind gekennzeichnet. Angrenzende Gebäudeteile sind zu schützen. In § 2 Nummer 16 ist daher festgesetzt: An den Rändern der hochwassergefährdeten Bereiche sind zum Zwecke des Hochwasserschutzes soweit erforderlich zusätzliche besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen.

- Plätze

Nördlich an die Promenade anschließend wurde der Vorplatz vor dem Museum im Kaispeicher B hergestellt. Der Bereich, der auch der Anlieferung des Gebäudes dient, ist als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt. Über diesen Platzbereich, der über die Busanbrücke mit dem Überseequartier verbunden ist, verläuft eine wichtige West-Ost-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Platzbereich und Busanbrücke sind Teilstücke des 1. Grünen Rings, die Busanbrücke ist nur für Fußgänger- und Radfahrverkehr freigegeben.

Der Vorplatzbereich wird nach Süden um ca. 19 m erweitert. So entsteht eine großzügige Platzfläche an die sich die Promenade anschließt. Innerhalb der Erweiterungsfläche kann zwischen den beiden Höhenniveaus der vorhandenen Platzfläche (ca. 5,5 m über NHN) und der entstehenden Promenade (ca. 4,3 über NHN) vermittelt werden.

- *Gehrecht*

Neben der eigentlichen 10 m breiten Promenade wird der öffentlich zugängliche Freiraum am Magdeburger Hafen durch die mit Gehrechten belegte ebenfalls 10 m breite „Stadtloggia“ auf Warftniveau ergänzt. Durch das Zusammenspiel der beiden auf unterschiedlichen Höhenniveaus befindlichen Aufenthaltsbereiche Promenade und Loggia wird ein für Hamburg einzigartiges Freiraumangebot mit hoher urbaner Qualität entstehen. Die Zugänglichkeit der Kaizonen von unterschiedlichen Orten aus erhöht die große Attraktivität des Gebietes für die Öffentlichkeit. Angrenzend an die Loggiaebene sind im Erdgeschoss Geschäfte und Gastronomie geplant. Es ist vorstellbar, dass sich diese Nutzungen im Arkadenraum mit einer lichten Höhe von 8 m als Mindestmaß durch das Aufstellen von Tischen oder Verkaufsständen präsentieren. Die Durchquerung der Loggia darf dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Vor die Nordfassade des mäandrierenden Baukörpers im Kerngebiet MK 2 werden ein Umgang und eine großzügige Treppenanlage gelegt. Die Treppenanlage ist Aufenthaltsort und Zu- und Abgang für die geplante Stadtloggia. Über den Umgang wird der barrierefreie Zugang zur Stadtloggia von der Hongkongstraße erreicht. Die Treppenanlage und der Umgang sollen für die Allgemeinheit jederzeit zugänglich sein. Deshalb werden sie mit einem Gehrecht belegt.

Ein weiteres Gehrecht mit einer Breite von 6 m und einer lichten Höhe von mindestens 5 m ist zur Sicherstellung der öffentlichen Durchwegung des als Museum genutzten Kaispeichers B festgesetzt. Die bereits bestehende Passage ist Teil einer bedeutenden öffentlichen Fußwegverbindung zwischen Innenstadt und dem Plangebiet. Sie führt vom Platz bei St. Annen über die öffentliche Fußgängerbrücke über den Brooktorhafen, durch den Kaispeicher bis zum Museumsvorplatz. Von dort kann der Weg über die Kaipromenaden bis zur HafenCity Universität fortgesetzt werden. Durch das Gehrecht wird diese Fußwegverbindung langfristig für die Allgemeinheit gesichert.

Die festgesetzten Gehrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, allgemein zugängige Gehwege anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Gehrechten sind zulässig (vgl. § 2 Nummer 18).

5.6. Immissionsschutz

5.6.1. Lärm

In den Erdgeschossen der Kerngebiete und in den mit „(A)“ bezeichneten Kerngebieten wird das Wohnen ausgeschlossen. In großen Teilen der Kerngebiete ist das Wohnen über dem Erdgeschoss und in den jeweiligen Geschossen unterschiedlich ausgeprägt zulässig bzw. zwingend vorgeschrieben.

Industrie- und Gewerbelärm (Hafenlärm)

Es werden besondere Regelungen für den Schutz der Nachtruhe der Bewohnerinnen und Be-

wohner im Plangebiet notwendig, da das Plangebiet durch das südlich angrenzende Hafengebiet aufgrund verschiedener Lärmquellen (z.B. Produktionslärm und Lärm aus dem Containerumschlag) vorbelastet ist. Künftige Bewohnerinnen und Bewohner müssen von einer vergleichsweise höheren Lärmbelastung ausgehen, die mit Blick auf die mit der herausragenden Lage verbundenen städtebaulichen Qualitäten vertretbar ist. Zu den konkreten Lärmbelastungen wird auf Ziffer 4.2.1.2 verwiesen.

Im Rahmen der Abwägung wurde daher geprüft, in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren.

Durch Deckelung der industriellen Lärmquellen auf dem Südufer der Norderelbe mittels einer Hafenplanungsverordnung (siehe auch Ziffer 3.2.3) ist sichergestellt, dass am südlichen Gebietsrand der HafenCity ein maximaler Nachtpegel in Höhe von 53 dB(A) zu erwarten ist. Zusätzlich wurde, da die Deckelung zur Einhaltung der nächtlichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht ausreicht, eine Festsetzung aufgenommen, die mittels besonderer baulicher Schallschutzmaßnahmen garantiert, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) in der Nacht bei teilgeöffnetem Fenster nicht überschritten wird: Durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen ist sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn-/Schlaf Räume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (vgl. § 2 Nummer 5) – siehe auch Ziffer 4.2.1.3.

Verkehrslärm

An den Kreuzungen der Shanghaiallee sowie an der Überseeallee wird das Wohnen aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung ausgeschlossen.

Entlang der Shanghaiallee wird für einen Abschnitt zwischen Hongkongstraße und Koreastraße eine Wohnnutzung trotz nur wenig geringerer Lärmpegel zugelassen (siehe auch Ziffer 4.2.1.3). Dies geschieht vor dem Hintergrund der Nachfrage nach Wohnungen im Stadtteil HafenCity sowie dem Interesse an einem durch einen großen Wohnanteil belebten Plangebiet. Die Zeile eignet sich trotz Lärmbelastung aufgrund der Ausbildung einer städtebaulich qualitativen (Ausrichtung Süd-West), lärmabgewandten Seite zum ruhigen Blockinnenbereich zum Wohnen.

Zum Schutz der verbleibenden planungsrechtlich zulässigen Wohnungen entlang der Shanghaiallee wird über § 2 Nummer 3 garantiert, dass vor sämtlichen Aufenthaltsräumen an der Shanghaiallee verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien oder Wintergärten) entstehen, wodurch die Pegel vor den Fenstern auf ein vertretbares Maß reduziert werden können: Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) oder 60 dB(A) in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern

der zu dieser Gebäudeseite orientierten Wohn- und Schlafräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen.

Darüber hinaus ist für den gesamten Geltungsbereich durch § 2 Nummer 5 sichergestellt, dass in Schlafräumen auch in Bezug auf den Verkehrslärm Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts bei teilgeöffnetem Fenster erreicht werden.

Des Weiteren ist eine Regelung in § 2 Nummer 4 getroffen worden, die dem Schutz von den Wohnungen zugehörigen Außenbereichen dient und durch geeignete Maßnahmen einen Tagpegel von kleiner 65 dB(A) garantiert: Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird – siehe auch Ziffer 4.2.1.3.

Für gewerbliche Nutzungen ist in § 2 Nummer 6 festgesetzt, dass Aufenthaltsräume zunächst an lärmabgewandte Seiten orientiert werden sollen. Für die Räume, bei denen eine lärmabgewandte Orientierung nicht möglich ist, ist ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen zu schaffen: Die gewerblichen Aufenthaltsräume - hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume - sind durch geeignete Grundrissgestaltung den Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden.

Durch diese Festsetzungen zum Lärmschutz wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen ist die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) maßgebend.

5.6.2. Luftschadstoffe

Die prognostizierten Luftschadstoffbelastungen liegen knapp unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte der 39. BImSchV. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden damit gewahrt. Schutzvorkehrungen bzw. Festsetzungen sind nicht notwendig (vgl. Ziffer 4.2.1).

5.6.3. Erschütterungsschutz

Innerhalb des Plangebiets sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall durch die südlich des Plangebiets unterirdisch verlaufende und das Plangebiet an der südöstlichen Spitze unterquerende Trasse der U-Bahnlinie 4 nicht ausgeschlossen. Aus diesem Grund wird in § 2 Nummer 26 eine entsprechende Festsetzung getroffen: Auf den mit „(M)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil

2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 3 (Kerngebiete nach BauNVO) eingehalten werden. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen Maßnahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.2017 B 5), Nummer 6.2, nicht überschreitet. Einsichtnahmestelle der DIN 4150: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Bezugsquelle der DIN 4150: Beuth Verlag GmbH, Berlin.“

5.6.4. Störfallbetriebe

Zu im Hafengebiet befindlichen Störfallbetrieben wird ein angemessener Sicherheitsabstand im Sinne des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz bzw. Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU) eingehalten. Hierdurch ist dem Belang der planerischen Störfallvorsorge ausreichend Rechnung getragen (siehe hierzu auch Ziffer 4.2.1.1).

5.7. Wasser

5.7.1. Entwässerung / Fläche für die Abwasserbeseitigung

Für die zentrale HafenCity wurde im Jahr 2004 von der Hamburger Stadtentwässerung auf Grundlage des Masterplans der HafenCity ein Entwässerungskonzept erstellt. Dieses Konzept sieht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans eine Trennbesielung mit Schmutz- und Regenwassersielen vor. Darüber hinaus wurden für die Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen (Shanghai- und Überseeallee) separate Straßenentwässerungsleitungen vorgesehen. In der Koreastraße verläuft zudem das Kuhmühlenstammziel als Mischwassersiel DN 3000. Hier sind keine zusätzlichen Sielanlagen geplant und es wird lediglich der Bestand erhalten.

Im Jahr 2008 wurde auf Grundlage des städtischen Entwurfes eine Überarbeitung und Konkretisierung des Entwässerungskonzeptes für die Hongkongstraße durchgeführt. Baubeginn für den Sielbau war im August 2009. An dem grundsätzlichen Konzept der Trennbesielung wurde festgehalten.

- Schmutzentwässerung

Die Schmutzentwässerung erfolgt in der Hongkongstraße, Shanghaiallee und der Überseeallee über Schmutzwassersiele, die ihre Vorflut im Kuhmühlenstammziel in der Koreastraße finden. Einzelne Gebäude in der Koreastraße sind direkt an das Kuhmühlenstammziel angeschlossen. Die östlich der Hongkongstraße im Bestand erhaltenen Gebäude liegen zukünftig unterhalb der Rückstauenebene und sind somit mit privaten Pumpwerken zu entwässern.

Ab einem Hochwasserstand von 4,4 m über NHN wird das Kuhmühlenstammziel beidseitig der HafenCity geschlossen. Ab diesem Wasserstand dürfen keine zusätzlichen Schmutzwassermengen – außer aus den tief liegenden Bereichen an der Koreastraße - eingeleitet werden. Um die Hochwasserperiode zu überbrücken ist die Herstellung eines Bedarfspumpwerkes erforderlich. Das Bedarfspumpwerk soll nur im Hochwasserfall das aus der HafenCity anfallende Schmutzwasser über eine Druckleitung bis hinter die Hauptdeichlinie an der Altländer Straße

in das Kuhmühlenstammsiel fördern. Das Pumpwerk ist als unterirdische Fläche für die Abwasserbeseitigung innerhalb der öffentlich gewidmeten Straßenfläche der Shanghaiallee südlich des Knotens Koreastraße-Stockmeyerstraße/Shanghaiallee festgesetzt. Die erforderlichen Schaltschränke mit maximalen Gesamtmaßen von ca. 3,50 m x 1,25 m x 0,50 m mussten oberirdisch in Sichtweite zum Pumpwerk Stadtbild verträglich errichtet werden.

- Regenentwässerung

Die geplanten Regensiele in der Hongkongstraße finden ihre Vorflut über einen Auslauf in Verlängerung der südlichen Hongkongstraße in den Magdeburger Hafen. Über diese Regensiele entwässern die östlich und südlich der Hongkongstraße liegenden Kerngebiete. Die unterhalb der Rückstauenebene befindlichen Gebäudeteile sind über private Pumpwerke zu entwässern.

Das auf den Kerngebietsflächen westlich der Hongkongstraße und den Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung anfallende Niederschlagswasser ist direkt in das nächst liegende Gewässer (Magdeburger Hafen) einzuleiten (vgl. § 2 Nummer 17), da diese Flächen direkt an den Magdeburger Hafen angrenzen und durch die Direkteinleitung in das Hafenbecken das Sielnetz entlastet wird. Die Festsetzung erfolgt entsprechend dem oben genannten Entwässerungskonzept auf der Grundlage von § 9 Absatz 4 des Hamburgischen Abwassergesetzes in der Fassung vom 24. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 258, 280), zuletzt geändert am 23. Januar 2018 (HmbGVBl. S. 19, 27).

Für die westlich der Shanghaiallee verlaufende Gebäudefront ist zudem ein Regensiel in der Shanghaiallee vorgesehen, das im Weiteren in Richtung der Straße Steinschanze entwässert. Das Regensiel in der Straße Steinschanze entwässert später in den Baakenhafen.

- Einleitung von Baugrubenwasser

Bei den Baumaßnahmen in der HafenCity können für das Trockenhalten von Baugruben Maßnahmen zur Wasserhaltung erforderlich werden. Dabei sind die im „Merkblatt zum Umgang mit Baugrubenwasser für die Flächen des Sondervermögens „Stadt und Hafen““ formulierten Vorgaben der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Abteilung Abwassertechnik, vom Februar 2012 zu beachten.

5.7.2. Hochwasserschutz

Das Gebiet der HafenCity liegt zwischen der Norderelbe und der Hauptdeichlinie der Innenstadt. Das Plangebiet liegt, wie die Speicherstadt, im Überflutungsbereich der Elbe. Der Maßstab für das Hochwasserschutzkonzept wird dadurch definiert, dass im Plangebiet die gleiche Sicherheit gegen Sturmfluten erreicht wird, wie hinter der Hauptdeichlinie. Das erfordert eine Mindesthöhe der Aufhöhungsflächen von 7,5 m über NHN. Diese Mindesthöhen ergeben sich aus dem bei Eintritt der Vorweggenehmigungsreife (§ 33 BauGB) im Januar 2010 gültigen Bemessungswasserstand. Langfristige Veränderungen des Bemessungswasserstandes können nicht ausgeschlossen werden. Im Oktober 2012 wurde der Bemessungswasserstand auf 8,1 m über NHN neu festgelegt. Bei geplanten und künftig zu realisierenden Vorhaben sollte stets der aktuell gültige Bemessungswasserstand berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die noch nicht realisierten Bauvorhaben im südlichen Bereich des Kerngebiets MK 3 und im Kerngebiet MK 4.

Zu jeder Phase der gebietsweisen Entwicklung der HafenCity ist eine Anordnung von Feuerwehrezufahrten erforderlich, durch die auch während der einige Stunden dauernden Sturmflut eine Zugänglichkeit jedes Einzelgebiets für Rettungsfahrzeuge und Krankentransporte gewährleistet ist. Über den Straßenzug Überseeallee / Versmannstraße ist das Plangebiet sowohl an den hochwassergeschützten 1. Rettungsweg der HafenCity (Kibbelstegbrücke, Großer Grasbrook, Am Dalmannkai) als auch an die zweite hochwassergeschützte Feuerwehrezufahrt (Oberbaumbrücke, Brooktorkai, Shanghaibrücke, Shanghaiallee) angebunden.

An den Rändern der hochwassergefährdeten Bereiche sind zum Zwecke des Hochwasserschutzes soweit erforderlich zusätzliche besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen (vgl. § 2 Nummer 16). Diese besonderen Maßnahmen für den Hochwasserschutz sind Teil der privaten Baumaßnahmen. In der Regel handelt es dabei um Flutschutzanlagen im Sinne der am 1. Juli 2002 in Kraft getretenen Flutschutzverordnung-HafenCity; solche sind sämtliche Bestandteile eines Grundstückes oder Gebäudes, die nach Maßgabe des § 10 der Flutschutzverordnung-HafenCity dazu erforderlich oder bestimmt sind, dieses und seine Nutzung vor Sturmfluten zu schützen, ohne Hochwasserschutzanlage im Sinne von § 3a des Hamburgischen Wassergesetzes (HWaG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 510, 519), zu sein. Sie sind somit nicht nach § 55 HWaG planfeststellungs- oder genehmigungsbedürftig. Die Flutschutzverordnung-HafenCity enthält zudem Regelungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung der Flutschutzanlagen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen zum Schutz vor Sturmfluten.

Nur abgrenzbare, in ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung dem Schutz vor Sturmfluten dienende Maßnahmen sind Hochwasserschutzanlagen im Sinne des § 3a HWaG und damit nach § 55 HWaG planfeststellungs- oder plangenehmigungsbedürftig.

Die hochwassergefährdeten Bereiche liegen zwischen 4,3 m über NHN und 7,5 m über NHN und sind im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Mit der Festsetzung in § 2 Nummer 16 wird zum Ausdruck gebracht, dass diese Flächen nicht dem Sinne des § 11 Flutschutzverordnung-HafenCity entsprechen, und auch sonst keine für den Sturmflutschutz erforderlichen Baumerkmale aufweisen, und somit nicht vor Überflutungen geschützt sind.

Anderweitige Nutzungen als Tiefgaragen unterhalb der Ebene von 7,5 m über NHN sind im Einzelfall entlang des Randes der Sockelgeschosse vorstellbar, sofern dies nach der Flutschutzverordnung-HafenCity zugelassen wird. Diese müssen jedoch gesondert und einzeln gegen Hochwasser und Treibgut geschützt werden. Zu den dahinter liegenden Räumen des Sockelgeschosses (z.B. Tiefgarage) sollte eine wasserdichte geschlossene Wand vorhanden sein.

Im langfristigen Konzept des Hochwasserschutzes der HafenCity ist im südlichen Magdeburger Hafen ein Sperrwerksstandort vorgesehen. Das Konzept sieht vor, die hoch liegenden Flächen durch den Bau mehrerer Sperrwerke zu verbinden und so eine durchgehende Schutzlinie zu schaffen, mit der auch die Speicherstadt im Schutzbereich liegen würde. Mit einer Ausbauhöhe von ca. 8,3 m würde das Sperrwerk den Magdeburger Hafen im Mündungsbereich zur Norderelbe bei Sturmflut abriegeln und die beidseitig hoch liegenden Flächen östlich und westlich des Magdeburger Hafens verbinden.

5.7.3. Neue Uferlinie / Wasserwirtschaftsmaßnahmen

Da die Kaimauern im Plangebiet entweder abgängig oder nicht vorhanden waren, wurde eine neue Uferlinie gebaut und so Platz- und Promenadenflächen gewonnen. Zum einen wurde der vorhandene Platzbereich vor dem Kaispeicher B erweitert, zum anderen wurde ca. 7 m vor die im mittleren und südlichen Abschnitt vorhandene Kaimauer am Ostufer des Hafenbeckens eine neue vorgesezte Uferlinie als Pier-Konstruktion gesetzt. Im Bebauungsplan sind die dafür notwendigen Flächen, die bereits Landflächen sind, als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt. Die für die Landgewinnung notwendigen Flächen, die noch Wasserflächen sind, werden durch die Kennzeichnung „Wasserwirtschaftsmaßnahme / Promenade“ belegt.

Darüber hinaus ist auf der Ostseite des Magdeburger Hafens, der Promenade vorgelagert, ein Schiffsanleger für Barkassen hergerichtet. Die Fläche ist als „Wasserwirtschaftsmaßnahme / Anleger“ gekennzeichnet. Im Bereich des Magdeburger Hafens fand schon bisher reger Barkassenverkehr statt. Mit dem Anleger wird die Möglichkeit eröffnet, insbesondere das Maritime Museum auch mit dem Schiff zu erreichen. Das Anlegen von HVV-Fähren ist nicht vorgesehen.

Um eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung am Magdeburger Hafen zum südlichen Überseequartier bzw. zum Baakenhafen zu schaffen, ist beabsichtigt, die Kaipromenaden beiderseits des Magdeburger Hafens unter der Magdeburger Brücke weiterzuführen. Auf der Ostseite ist die Promenade hergerichtet; dieser Bereich ist ebenfalls als „Wasserwirtschaftsmaßnahme / Promenade“ gekennzeichnet. Auf der Westseite ist der Bereich, da noch nicht realisiert, als „vorgesehene Wasserwirtschaftsmaßnahme / Promenade“ mit dem Hinweis auf eine lichte Höhe von mindestens 2,5 m entsprechend gekennzeichnet.

Für die Wasserwirtschaftsmaßnahmen im Magdeburger Hafen sind wasserrechtliche Genehmigungsverfahren notwendig.

Veränderungen am Wasserkörper

Die Erweiterung der Platzfläche findet nur auf einem Teil der bisherigen Landfläche statt, so dass hier zusätzliche Wasserflächen für den Magdeburger Hafen gewonnen werden. Durch die Pier-Konstruktion können die neu gewonnenen Promenadenflächen unterströmt werden. So findet eine Einschränkung des frei durchströmten Wasserkörpers, aber keine Zuschüttung von Wasserflächen statt.

5.8. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die für die Nutzungsqualität der Baugebiete erforderliche Begrünung ist grundsätzlich durch § 9 Hamburgische Bauordnung geregelt. Darüber hinaus gelten für das Plangebiet die nachstehenden Regelungen.

5.8.1. Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359).

5.8.2. Begrünungsmaßnahmen

Für das Plangebiet werden zur Gliederung und Begrünung der Bauflächen, zur Ausgestaltung der Freiraumsituation und zur Verbesserung des Naturhaushalts und Kleinklimas Vorschriften zur Mindestbegrünung festgesetzt. Diese Festsetzungen eines Mindestbegrünungsanteils tragen zur unmittelbaren Verbesserung des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes bei und ermöglichen eine Begrünung des vegetationsarmen Gebiets zur Aufwertung des Naturhaushalts und Gestaltung des Landschaftsbildes. Auf den mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen in Baugebieten soll durch die Festsetzung einer Mindeststärke für den Substrataufbau die Anpflanzung einer ökologisch und gestalterisch wirksamen Vegetation sichergestellt werden. Zur Realisierung einer angemessenen Freiraumgestaltung der überwiegend durch Tiefgaragen unterbauten gemeinschaftlichen Grün- und Freiflächen in den verdichteten Wohngebieten, z.B. für Dachgärten, erfolgt die Festsetzung einer für den jeweilig anzuwendenden Begrünungszweck erforderlichen Mindestüberdeckung.

Blockinnenbereiche

Für den Baublock zwischen Shanghaiallee und Hongkongstraße sowie für den Baublock nördlich der Überseeallee gilt die Festsetzung § 2 Nummer 20: „Die mit „(J)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sowie die nicht überbauten Grundstücksflächen der mit „(M)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind mit einem Anteil von mindestens 50 v. H. zu begrünen. Je 300 m² ist mindestens ein großkroniger Baum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Bei Abgang ist eine gleichwertige Ersatzpflanzung vorzunehmen. Tiefgaragen sind in den zu begrünenden Bereichen mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen. Für Baumpflanzungen muss auf einer Fläche von 16 m² je Baum die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 80 cm betragen.“ Es wird empfohlen, lichtkronige Baumarten wie z.B. Robinien, Eschen, Birken oder Eichen zu pflanzen, um die Verschattungswirkung im Sommer etwas zu minimieren.

Die festgesetzten Grünanteile gewährleisten eine Mindestbegrünung zur Klimaverbesserung und zur Gestaltung des Wohnumfeldes bei ausreichenden Freiräumen für die Wohnungsnutzer, aber auch für die Büronutzer auf der mit „(M)“ bezeichneten Grundstücksfläche. Die Begrünung trägt nachhaltig zur Staubbindung und zur klimatischen Verbesserung bei, indem Feuchtigkeit verdunstet und die Aufheizung von Oberflächen gepuffert wird.

Der durchwurzelbare Substrataufbau von 50 cm Stärke ermöglicht Sträuchern und Stauden geeignete Wuchsbedingungen. Für Bäume ist der Substrataufbau von mindestens 80 cm Stärke auf einer Fläche von 16 m² notwendig, um ein Mindestmaß an durchwurzelbarem Boden für die Standsicherheit und Wasserverfügbarkeit sicherzustellen. Mit der Festsetzung werden eine langfristige Entwicklung und eine angemessene Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers gesichert, um Vegetationsschäden in Trockenperioden zu vermeiden. Die Mindeststärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von 50 cm für Stauden und Sträucher und von 80 cm für festgesetzte Baumstandorte auf den nahezu vollständig mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen trägt einerseits dem im Masterplan HafenCity dargelegten Zielen zur qualitativ hochwertigen Grünausstattung der Quartiere durch differenzierte Substratstärken Rechnung, andererseits wird dem baulichen Aufwand für die statische Bewältigung der Traglasten auf den Tiefgaragen Rechnung getragen.

Der Innenhof des Baublocks zwischen Shanghaiallee und Hongkongstraße hat bei Ausschöpfung der Baugrenzen eine Breite von nur ca. 27 m. Es ist aufgrund der geplanten Wohnnutzungen in den Gebäuden städtebauliches Ziel, einen grün geprägten Innenhof zu entwickeln. Aufgrund der hohen Dichte im Quartier wird angenommen, dass eine möglichst flächige Nutzung und ganzheitliche Wahrnehmbarkeit des Hofes für die Nutzer von Vorteil ist. Der Hof sollte deshalb möglichst wenig und falls doch zurückhaltend parzelliert werden. Störende bauliche Nebenanlagen sind nicht erwünscht. Die Anzahl der Bäume ist im Hinblick auf mögliche Verschattungswirkungen begrenzt, dennoch soll ein ansprechendes Grünvolumen im Hof entstehen. Die Anpflanzungsvorgabe für mindestens einen großkronigen Baum je 300 m² entspricht diesen Überlegungen und wird gewährleisten, dass je vorgesehener Grundstückseinheit mindestens ein Baum gepflanzt wird.

Pflanzqualität

In § 2 Nummer 22 ist festgesetzt: „Für festgesetzte Anpflanzungen sind standortgerechte Laubbäume oder standortgerechte belaubte Heckenpflanzen zu verwenden. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, Heckenpflanzen eine Mindesthöhe von 80 cm, aufweisen.“ Die Anpflanzung von standortgerechten Laubgehölzen mit der vorgesehenen Mindestqualität für Bäume und Hecken soll eine zügige Begrünung mit einer nachhaltigen, den klimatischen und Bodenstärken angepassten Vegetation sichern. Im Winter im unbelaubten Zustand soll eine Lichtdurchlässigkeit der Bäume und Hecken die Belichtung der Freiflächen ermöglichen.

Dachbegrünungen

Da das Kerngebiet MK 2 vollflächig überbaut ist, übernehmen die auf dem 1. Obergeschoss befindlichen Dachflächen die Funktion der wohnungsbezogenen Freiraumflächen. Auf den mit „(L)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Dachflächen zu mindestens 40 v. H. mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und mit Stauden und Sträuchern zu begrünen. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten (vgl. § 2 Nummer 24). Die Begrünung sichert wesentliche ökologische Funktionen, trägt zur Regenwasserrückhaltung und Verdunstung bei und wird zu einem attraktiven Wohnumfeld beitragen. Sie ermöglicht eine gute Nutzbarkeit der Freiräume als gemeinschaftlich und privat genutzter Freiraum.

Auf den mit „(M)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind die Dachflächen mit Ausnahme der gemäß Nummer 9 zulässigen Anlagen und technischen Aufbauten zu mindestens 30 v. H. mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv mit standortangepassten Stauden und Gräsern zu begrünen. Darüber hinaus müssen mindestens 20 v. H. mit einem mindestens 50 cm starken Substrataufbau intensiv mit Stauden und Sträuchern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten (vgl. § 2 Nummer 25). Die Begrünung der Dachflächen auf dem überwiegend für Büronutzung vorgesehenen Grundstück nördlich Überseeallee (MK 4) bewirkt eine erhebliche ökologische Aufwertung der Dachflächen und ihrer Gestaltung als sogenannte 5. Fassade. Die Begrünung sichert wesentliche ökologische Funktionen, trägt zur Regenwasserrückhaltung und Verdunstung von Niederschlägen bei. Die Nutzbarkeit der Dachflächen als begrünter Freiraum dient der Erholung von dort arbeitenden Menschen und trägt zu einem attraktiven Arbeitsumfeld bei. Sofern Wohnnutzung

ausnahmsweise genehmigt wird, trägt die Begrünung erheblich für ein verbessertes Wohnumfeld und als ergänzender hausbezogener Freiraum bei.

Straßenbäume

Die durch das Plangebiet verlaufende öffentliche Straße der Shanghaiallee wird gemäß der vorliegenden Verkehrsplanung mit drei Baumreihen, beidseitig und auf dem Mittelstreifen, mit großkronigen Bäumen in einem Abstand von ca. 15 m begrünt. In gleicher Weise wird die Überseeallee im Süden des Plangebiets mit großkronigen Bäumen begrünt. Es werden geschlossene grüne Straßenräume mit hohem Grünvolumen entstehen, die die Verkehrsflächen beschatten, der klimatischen Pufferung dienen und die Verkehrsräume in die Bebauung einbinden. Für die Anliegerstraßen Koreastraße und Hongkongstraße ist ebenfalls eine Straßenbaumpflanzung vorgesehen.

Mit den Baumpflanzungen wird ein positiver Beitrag für den Naturhaushalt und den Artenschutz bewirkt. In der Überseeallee werden gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan zur Planfeststellung zur U-Bahnlinie U 4 Linden gepflanzt.

5.9. Einfriedigungen

In § 2 Nummer 21 ist festgesetzt: Auf den mit „(J)“ bezeichneten Flächen sind für Einfriedigungen des Grundstücks nur Heckenpflanzungen bis zu einer Höhe von maximal 1,2 m zulässig. Die Vorgabe, falls Einfriedigungen im mit „(J)“ bezeichneten Blockinnenbereich des Kerngebiets MK 3 vorgenommen werden, diese in ihrer Höhe auf 1,2 m zu begrenzen und nur Heckenpflanzungen zuzulassen folgt folgenden Überlegungen: einerseits soll die Innenhoffläche als einheitliche Fläche wahrnehmbar bleiben, andererseits sind hohe nicht überblickbare Mauern oder Zäune städtebaulich nicht erwünscht. Als einheitliches Gliederungselement werden Heckenpflanzungen das Grünvolumen erweitern und zur stimmigen Gesamtgestaltung des Innenhofs beitragen.

5.10. Nebenanlagen

Auf den mit „(J)“ und „(K)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sowie auf den nicht überbauten Grundstücksflächen der mit „(M)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Nebenanlagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung der Freiflächen nicht beeinträchtigt ist (vgl. § 2 Nummer 23). Hintergrund der Festsetzung ist, dass im Innenhof die Freiräume weitestgehend als Gärten ohne störende bauliche Einbauten wohnungsbezogen genutzt werden sollen. Der gewünschte einheitliche grün geprägte Gesamteindruck des Innenhofs würde unter einer großen Zahl von Nebenanlagen leiden. Ausdrücklich erwünscht sind Kinderspielinrichtungen, sofern diese auf den Grundstücken nachzuweisen sind. Zurückhaltend gestaltete Fahrradabstellplätze sind vorstellbar.

Auf den mit „(K)“ bezeichneten Flächen an der Hongkongstraße sollen in Ergänzung des Straßenbegleitgrüns teilbegrünte Flächen entstehen, die nicht durch Nebenanlagen oder Stellplätze eingeschränkt werden sollen.

5.11. Erhaltungsbereich

Die Fassade des Gebäudes Hongkongstraße 7 ist durch die Festsetzung § 2 Nummer 1 besonders geschützt: In dem nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs als

„Erhaltungsbereich“ bezeichneten Bereich bedürfen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der baulichen Anlage auf Grund ihrer städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung der baulichen Anlage oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung, und zwar auch dann, wenn nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Die Genehmigung zum Rückbau, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird.

Das dunkelrot verlinkerte Gebäude Hongkongstraße 7 zählt zu den wenigen noch erhaltenen Häusern mit hafengewerblicher Vorgeschichte im HafenCity Areal. Das im Jahr 1907 errichtete Speichergebäude wurde als Unterstation Freihafen von den Hamburgischen Electricitäts-Werken (HEW) genutzt. Während die Rückseite des Gebäudes einem gewöhnlichen Speichergebäude ohne besondere Merkmale entspricht, ist die nach dem 2. Weltkrieg wiederhergestellte Fassade des ehemaligen HEW-Gebäudes stark dominierendes Element des Straßenraumes der Hongkongstraße. In der vertikal gegliederten Fassade sind fünf Fensterbänder, die jeweils durch drei Fenster untergliedert sind. Die Fassade weist einfache, der Formensprache der Jahrhundertwende entsprechende Schmuckelemente auf, wie Segmentbögen über den meisten Fenstern, aber auch in gleichmäßigen Abständen angeordnete lasierte Klinkerreihen zwischen den Fassadenöffnungen der ersten beiden Geschosse, die wie das letzte Obergeschoss von den mittleren drei Geschossen durch Mauerbänder abgesetzt sind. Es wurde umgebaut und wird als Bürogebäude genutzt. Der Erhalt der denkmalschutzwürdigen Fassade ist ein hohes städtebauliches Ziel, da nur wenige Gebäude im HafenCity Areal aufgrund ihrer Bauqualität erhaltenswert waren bzw. sind. Die Integration der Fassade in das aktuelle städtebauliche Konzept hat in Hinblick auf das Stadtbild einen hohen Stellenwert. Die Maßnahmen zum Erhalt der gesamten Fassade nach Aufhöhung des Geländes sind der Bedeutung des Bauwerks angemessen. So wird ein ca. 5 m breiter Bereich vor der Westfassade auf heutigem Niveau verbleiben.

5.12. Bodenbelastungen

Das Plangebiet wurde wegen festgestellter kritischer Methankonzentrationen in der Bodenluft (vgl. Ziffer 4.2.4) nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 Baugesetzbuch als Fläche gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist. In § 2 Nummer 19 wird zusätzlich geregelt: Im Plangebiet sind bauliche Maßnahmen vorzusehen, die Gasansammlungen unter den baulichen Anlagen und den befestigten Flächen oder Gaseintritte in die baulichen Anlagen durch Bodengase verhindern. Die Festsetzung wurde aufgenommen, um den Eintritt von kritischen Gaskonzentrationen in Schächte, Keller und Ähnlichem zu verhindern und die Bildung von Gasblasen z.B. unter Straßen zu unterbinden (siehe Ziffer 4.2.4.3). Die detaillierten Sicherungsmaßnahmen werden von der Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren festgelegt und gemeinsam mit dem Bauherren an die Bauausführungen angepasst.

Für das Plangebiet besteht, wie für die gesamte HafenCity, Verdacht auf Bombenblindgänger. Nach der Kampfmittel-VO ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

5.13. Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuchs aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen. Der Bebauungsplan ermöglicht die weitere Entwicklung der HafenCity von einer ehemals hafengewirtschaftlich genutzten Fläche hin zur Erweiterung der Hamburger Innenstadt.

5.14. Wasserfläche

Bestehende Wasserflächen von Magdeburger Hafen und Brooktorhafen sind in den Bebauungsplan nachrichtlich als Wasserfläche übernommen.

5.15. Denkmalschutz

Der in den Jahren 1878/79 im Eckbereich Magdeburger Hafen / Brooktorhafen entstandene Kaispeicher B (Flurstück 1886) wird heute als Museum genutzt. Er ist gemäß § 4 des Denkmalschutzgesetzes vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142) unter Schutz gestellt und war nach der Bekanntmachung vom 12. Oktober 2000 (Amtl. Anz. S. 3594) unter der Nummer 1261 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen (seit dem 01.05.2013 ID-Nr. 14139). Veränderungen an dem Gebäude unterliegen gemäß § 9 des Denkmalschutzgesetzes dem Genehmigungsvorbehalt des Denkmalschutzamtes.

Der Denkmalschutz ist nachrichtlich übernommen.

5.16. Unterirdische Bahnanlage

Für den Bau einer neuen U-Bahn-Linie U4 mit Ausfädelung aus der Haltestelle Jungfernstieg bis zur HafenCity mit den Haltestellen Überseequartier und am Lohsepark liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 15. September 2006 (Amtl. Anz. S. 2281) mit Änderungen nach § 28 Absatz 1 PBefG vor. Ein Teilstück der U-Bahntrasse liegt im südöstlichen Plangebiet. Die Trasse ist als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich übernommen.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach der Vorschrift des Fünften Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung

Aufzuhebende Bebauungspläne sind nicht vorhanden. Die Entlassung aus dem Hafengebiet

ist durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity vom 13. Oktober 2009 (HmbGVBl. S. 362) erfolgt.

Für den Bau der neuen Uferlinie am Magdeburger Hafen einschließlich der Unterquerung der Magdeburger Brücke und für die Schaffung öffentlich nutzbarer Freiflächen auf dem Wasser, z.B. durch Bau eines Anlegers, sind wasserrechtliche Verfahren nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) erforderlich.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 7,5 ha groß. Davon entfallen auf Flächen für den Gemeinbedarf neu ca. 0,2 ha, auf Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung neu ca. 0,3 ha, auf öffentliche Straßenverkehrsflächen neu ca. 1,8 ha und auf Wasserflächen ca. 2,1 ha.

8.2. Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg Kosten durch die Herrichtung der Erschließungsanlagen.