

Begründung zum
Bebauungsplan
Hamburg-Altstadt 50
„Nikolai-Insel – Domstraße“

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass der Planung	4
2	Grundlagen und Verfahrensablauf	5
3	Planerische Rahmenbedingungen	6
3.1	Raumordnung und Landesplanung	6
3.1.1	Flächennutzungsplan	6
3.1.2	Landschaftsprogramm einschließlich Karte Arten- und Biotopschutz	6
3.2	Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	6
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne	6
3.2.2	Denkmalschutz	7
3.2.3	Archäologische Vorbehaltsflächen	7
3.2.4	Altlasten/ Altlastverdachtsflächen	8
3.2.5	Kampfmittelverdachtsflächen	9
3.2.6	Baumschutz	9
3.2.7	Arten- und Biotopschutz	9
3.2.8	Klimaschutz	10
3.2.9	Umweltverträglichkeitsvorprüfung	10
3.2.10	Hochwassergefährdeter Bereich	10
3.3	Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	10
3.3.1	Vertrag für Hamburg Wohnungsneubau	10
3.3.2	Wettbewerb	11
3.3.3	Übergeordnete Programm- oder Entwicklungspläne	11
3.3.4	Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten	12
3.4	Angaben zum Bestand	13
3.4.1	Plangebiet	13
3.4.2	Umfeld	16
4	Umweltprüfung	17
5	Planinhalt und Abwägung	18
5.1	Art der baulichen Nutzung	20
5.1.1	Urbanes Gebiet	20
5.1.2	Kerngebiet	27
5.2	Überbaubare Grundstücksflächen	28
5.2.1	Baugrenzen	29
5.2.2	Baulinien	32
5.2.3	Unterirdische Baugrenze	33
5.3	Maß der baulichen Nutzung	34
5.3.1	Grundflächenzahl als Höchstmaß	34
5.3.2	Gebäudehöhen als Höchstmaß, First- und Traufhöhen als Höchstmaß, Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß und als Mindest- und Höchstmaß	39
5.3.3	Abstandsflächen	42
5.4	Bauweise	46
5.5	Gestalterische Festsetzungen	46
5.6	Verkehrsflächen	50
5.6.1	Straßenverkehrsflächen	50
5.6.2	Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	53
5.6.3	Gehrecht, Arkade und lichte Höhe	53
5.6.4	Unterbringung des ruhenden Verkehrs	54

5.7	Technischer Umweltschutz	56
5.7.1	Lärmschutz.....	56
5.7.2	Besonnung und Belichtung	67
5.7.3	Luftschadstoffe	75
5.7.4	Bodenluft	76
5.7.5	Erschütterungen/sekundärer Luftschall.....	77
5.8	Entwässerung	79
5.8.1	Schmutzwasser	80
5.8.2	Niederschlagswasser	80
5.9	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	81
5.9.1	Baumbestand und Baumschutz	81
5.9.2	Dachbegrünung.....	83
5.9.3	Artenschutz	86
5.9.4	Naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung	91
5.10	Klimaschutz und Klimawandelanpassung	93
5.11	Nachrichtliche Übernahme und Kennzeichnung	94
5.12	Abwägungsergebnis.....	94
5.13	Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung	94
6	Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen	95
7	Flächen- und Kostenangaben	95
7.1	Flächenangaben	95
7.2	Kostenangaben	95

1 Anlass der Planung

Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 50 soll die planungsrechtliche Grundlage für die Neuordnung innerstädtischer Flächen im Hinblick auf die Schaffung lebendiger, funktionsgemischter Nutzungsstrukturen schaffen, um den Anforderungen an ein attraktives Quartier an diesem hochzentralen Standort gerecht werden zu können. In den Erdgeschossen des Plangebietes soll größtenteils ein öffentlich zugänglicher Nutzungsmix realisiert werden, um die bisher wenig publikumswirksamen Erdgeschosszonen zu attraktivieren und den durch Verkehr dominierten innerstädtischen Bereich wieder erlebbar zu machen. Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität leistet die Umgestaltung der wasserseitigen Freiflächen im Bereich „Bei der alten Börse“ und der angrenzenden Gebäude. Die Aktivierung des Platzes „An der alten Börse“ und Arkaden im Erdgeschossbereich des nordöstlich an die Wasserfläche angrenzenden Neubaus sollen den Bezug zwischen Nikolaifleet und dem Quartier wiederherstellen.

Im Kontext des bezirklichen Wohnungsbauprogramms 2022 und des Vertrags für Hamburg sind außerdem ca. 30 % der geplanten Bruttogeschossflächen für den Wohnungsbau vorgesehen, um einen angemessenen Beitrag an die Schaffung dringend benötigten Wohnraums in Hamburg zu leisten.

Da die Realisierung des Konzepts im Plangebiet nach bestehendem Planungsrecht nicht möglich ist, wird die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans notwendig. Es handelt sich hierbei um die Nachverdichtung einer Fläche im Innenbereich mit einer überbauten Fläche von weniger als 20.000 m², sodass der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung im sogenannten beschleunigten Verfahren nach § 13a Baugesetzbuch mit Verzicht auf eine Umweltprüfung, auf den Umweltbericht und auf die Anwendung der Eingriffsregelung aufgestellt wird.

Das städtebauliche Grundkonzept für beide Teilbereiche wurde durch hochbauliche Realisierungswettbewerbe 2018 und 2019 erarbeitet und in enger Abstimmung mit dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zu den bis heute prämierten hochbaulichen und freiraumplanerischen Konzepten optimiert. Hieraus wurde ein Funktionsplan-Entwurf erarbeitet, der als Grundlage für den Bebauungsplanentwurf Hamburg-Altstadt 50 dient. Da allerdings mehrere Eigentümer in die Umsetzung des Konzeptes involviert sind, handelt es sich nicht um ein einheitliches Vorhaben im Sinne des § 12 BauGB, so dass kein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden kann. Vor diesem Hintergrund der Realisierung der Vorhaben auf den einzelnen Baufeldern durch unterschiedliche Grundeigentümer wird der Bebauungsplan als sogenannter Angebotsbepauungsplan aufgestellt. Dennoch ist der Bebauungsplan so konzeptioniert, dass das mit den Vorhabenträgern abgestimmte städtebauliche Konzept realisiert werden kann. Im Hinblick auf die Umsetzung des Bebauungsplans wird mit den Vorhabenträgern zudem jeweils ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, in dem verbindliche Regelungen zur Umsetzung der Vorhaben (insb. Nutzungskonzept, Anteil öffentlich geförderter Wohnraum, Fassadengestaltung, Herstellungspflichten) enthalten sind.

Das Plangebiet liegt im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Hamburg-Altstadt am östlichen Rand der Hamburger Innenstadt. Es ist derzeit durch eine heterogene Bebauung aus vornehmlich mehrgeschossigen Gebäuden mit Büro- und Gastronomienutzungen gekennzeichnet, die zum Teil gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), geändert am 26. Juni 2020 (HmbGVBl. 380, 384) unter Denkmalschutz stehen. Hierzu

zählt auch ein ehemals von der Commerzbank genutztes, zwölfgeschossiges Gebäude, das nach mehreren Umbau- und Umgestaltungsmaßnahmen nicht mehr in seiner Ursprungsform erhalten ist. Da eine effiziente Nutzung des Gebäudes unter den gegebenen Voraussetzungen nicht möglich ist, wurde bei der Denkmalschutzbehörde eine Abbruchgenehmigung beantragt und erteilt. Ein Abriss eines denkmalgeschützten Gebäudes kann allerdings nur dann gerechtfertigt werden, wenn der Neubau eine hohe städtebauliche Qualität aufweist. Um dieser Anforderung gerecht zu werden, wurde mithilfe der zuvor erwähnten Wettbewerbe das städtebauliche Grundkonzept entwickelt. Jenes Konzept bezieht neben dem zwölfgeschossigen Bestandsgebäude auch den viergeschossigen Altbau der Commerzbank von 1874 ein, der aufgrund ähnlicher Funktionsmängel im Zusammenhang mit dem Neubau ebenfalls abgebrochen werden soll.

Für das innerstädtische Areal wird eine Nutzungsmischung aus Büro und Wohnen sowie ergänzende Gastronomie-, Büro-, Gewerbe- und Geschäftsnutzungen mit einer innenstadttypischen Bebauungsdichte angestrebt.

Die Planung trägt damit zur Umsetzung der Ziele des am 4. Juli 2011 zwischen dem Senat und den Bezirken geschlossenen und zuletzt am 16. November 2021 fortgeschriebenen „Vertrags für Hamburg – Wohnungsneubau“ (Drucksache 2011/01087) bei. Die Stadt Hamburg verfolgt das Ziel, den Wohnungsbau zu aktivieren und zu stärken, um der prognostizierten Nachfrage nach Wohnraum - unter anderem in nachgefragten, bereits erschlossenen Lagen - gerecht zu werden.

Des Weiteren trägt die Planung zur Verwirklichung der Zielsetzungen des Innenstadtkonzeptes Hamburg 2014 bei, welches für das Nikolai-Quartier die Förderung eines lebendigen und durchmischten Quartiers vorsieht, indem die Aufenthaltsqualität erhöht, Wohnnutzungen gefördert und die Wegeverbindungen in umliegende Quartiere verbessert werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 50 sollen die für die Umsetzung des abgestimmten Planungskonzeptes erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen werden.

2 Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394 S. 1, 28).

In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Bebauungsplanverfahren wird gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt, ein Umweltbericht ist nicht erforderlich (siehe Ziffer 4).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 01/24 vom 26. März 2024 und Bekanntmachung am 12. April 2024 (Amtl. Anz. S. 480) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 25. März 2022 (Amtl. Anz. S. 426) am 6. April 2022 stattgefunden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde nach Veröffentlichungsbeschluss vom 08. Mai 2024 und der Bekanntmachung vom 21. Mai 2024 (Amtl. Anz. S. 770) vom 28. Mai 2024 bis einschließlich 28. Juni 2024 durchgeführt.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für den Geltungsbereich überwiegend „Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“ sowie „Wasserflächen“ dar. Die Domstraße wird als „Sonstige Hauptverkehrsstraßen“ hervorgehoben. Da die Darstellung mit den Planungszielen des neuen Bebauungsplans vereinbar ist, kann der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Karte Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997, Neudruck April 2010 (HmbGVBl. S. 363), stellt für das Plangebiet das Milieu „Verdichteter Stadtraum“ und die milieuübergreifende Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ sowie „Freiraumversorgung“ dar. Die Domstraße ist als Milieu „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ und das Nikolaifleet als Milieu „Tidegewässer“ gekennzeichnet.

Die Karte Arten- und Biotopschutz zum Landschaftsprogramm stellt für das Plangebiet „Geschlossene und sonstige Bebauung“ dar. Die Domstraße ist als „Hauptverkehrsstraße“ und das Nikolaifleet als „Tidebeeinflusstes Gewässer“ gekennzeichnet.

3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für den **Teilbereich „Domstraße“** besteht das geltende Planungsrecht aus dem Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 1 aus dem Jahr 1962 und dem Text-Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49 aus dem Jahr 2011, der weite Teile der Innenstadt Hamburgs umfasst und im Wesentlichen der Umwidmung von Geschäftsgebiet nach Baupolizeiverordnung zu Kerngebiet nach Baunutzungsverordnung dient. Hierdurch soll anteiliger Wohnungsbau bei Neuplanungen im Kerngebiet unterstützt werden. Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 1 weist für den Bereich „Domstraße“ Geschäftsgebiet mit ein bis zehn Geschossen in geschlossener Bauweise sowie einen Bereich für eine zweigeschossige Garage aus. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien festgesetzt.

Der **Teilbereich „Nikolai-Insel“** liegt z.T. im Geltungsbereich des Baustufenplans Innenstadt von 1955 mit der Festsetzung G5 +1 - Geschäftsgebiet mit fünf Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss. Dieses Planrecht wurde ergänzt durch die Bebauungspläne Hamburg-Altstadt 29 von 1989 mit der Umwidmung von Geschäftsgebiet zu Kerngebiet und Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49 aus 2011 (s.o.). Das östliche Areal des Teilbereichs der „Nikolai-Insel“ mit dem Hochhaus liegt ebenfalls im Geltungsbereich der Bebauungspläne Hamburg-Altstadt 29 und Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49 sowie im Geltungsbereich des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 3 von 1962 mit einer Baukörperfestsetzung und einem bzw. zwölf Geschossen als Geschäftsgebiet. Für die arrondierend in den Geltungsbereich einbezogene nördliche Teilfläche Brodschangen / Dornbusch / Rolandsbrücke weist der Baustufenplan Innenstadt von 1955 keine Baugebiete aus.

3.2.2 Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich mehrere Denkmäler, für die nach § 8 Denkmalschutzgesetz der Umgebungsschutz gilt. Im südlichen Abschnitt des Teilbereiches „Nikolai-Insel“ liegt die als Baudenkmal gekennzeichnete „Zollenbrücke“ von 1633. Das durch die Brücke überquerbare Gewässer mit der Funktion eines Kanals „Nikolaifleet“ ist ebenfalls als Denkmal ausgewiesen, dessen Ursprung auf das 12. Jahrhundert datiert wird. Östlich der Brücke, an der Schnittstelle zwischen Domstraße und Wasserfläche, befinden sich zwei symbolhafte Denkmalobjekte. Neben der Zollenbrücke stellt auch die Trostbrücke (Baujahr 1883) ein Baudenkmal dar. Ein weiteres Baudenkmal mit einer Nutzung als Wohnhaus mit Gaststätte liegt zwischen Brodschangen 1,3 und der Rolandsbrücke 2. Namentlich handelt es sich um „Cöllns Austernkeller“ von 1867/68. Westlich der Domstraße befindet sich in der Großen Reichenstraße 2, Brodschangen 15 das Bankgebäude der Commerzbank von 1961/64, das ein großflächiges Baudenkmal darstellt. Mit Genehmigung des Denkmalschutzamtes vom 18. Mai 2018 ist das Gebäude aus dem Denkmalschutz entlassen worden und somit ein Abriss möglich. Die Abbruchgenehmigung ist bis zum 31.12.2023 verlängert worden. Mit dem Abbruch wurde am 24.03.2023 begonnen. Im Norden des Plangebietes und im Teilbereich „Domstraße“ ist das sechsgeschossige Gebäude in der Domstraße 9 / Alter Fischmarkt 6 als Baudenkmal ausgewiesen, das derzeit von einer religiösen Gemeinschaft genutzt wird. Nördlich ist in der Schauenburgerstraße 15, 21 die Fassade des Kontorhauses als Baudenkmal von 1906/11 ausgewiesen.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes sind weitere Baudenkmäler vorhanden, die den städtebaulichen Charakter des Plangebietes und der Umgebung prägen. Angrenzend an die Wasserfläche in westlicher Richtung befindet sich ein Vereinshaus von 1844 an der Börsenbrücke 10, ein Kontorhaus von 1908/09 an der Börsenbrücke 2a und ein Wohn- und Bürogebäude von 1895 an der Börsenbrücke 5/7. Nördlich des Plangebietes ist an der Großen Bäckerstraße 2 ein Wohngebäude von 1845, an der Großen Bäckerstraße 4 ein Kontorhaus von 1899 und an der Großen Bäckerstraße 10 ein Wohngebäude von 1845/ 1805 als Baudenkmal ausgewiesen. An Neß 1 befindet sich ein Kontorhaus von 1903.

3.2.3 Archäologische Vorbehaltsflächen

Das Plangebiet liegt im Bereich der Hamburger Altstadt. Im Teilbereich "Nikolai-Insel" sind auf den Flurstücken 2773 und 1207 Bodendenkmäler nachgewiesen, im Teilbereich "Domstraße" auf den Flurstücken 1631, 1634, 2053, 2054, 2056. Bei den Bodendenkmälern handelt es sich um eine Vielzahl von archäologischen Baubefunden und Funden in den Auffüllungen, die zu zeitlich aufeinanderfolgenden Phasen der Stadtgründung und -entwicklung gehören, die die Zeitspanne vom Frühmittelalter (10. Jahrhundert) bis zur frühen Neuzeit (17. Jahrhundert) umfassen. Das gleiche gilt für den Teilbereich zwischen Dornbusch und Große Reichenstraße.

Parallel zur südlichen Baugrenze des Teilbereichs "Domstraße" verläuft das ehemalige Reichenstraßenfleet, auf dessen Nordufer und damit im Baufeld u. a. archäologische Baubefunde des hier gelegenen früh-/hochmittelalterlichen Ufermarktes zu erwarten sind. Im Teilbereich der "Nikolai-Insel" sind als historisch bedeutsame Bauten im Uferbereich des Nikolaifleets die 1558 errichtete Börse samt Waage und Kran.

Die Flächen der Bodendenkmäler werden in der Planzeichnung als Archäologische Vorbehaltsfläche gekennzeichnet. Davon ausgehend ist das Archäologische Museum Hamburg, das für die Ausübung der Bodendenkmalpflege zuständig ist, an den anstehenden Abbruch- und Bauanträgen zu beteiligen.

3.2.4 Altlasten/ Altlastverdachtsflächen

Das Plangebiet befindet sich in einem Gebiet, in dem organische Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde, Torf) im Untergrund vorhanden sind. Infolge von Zersetzungsprozessen in diesen Böden können auf natürliche Weise Bodengase (Methan [CH₄] und Kohlenstoffdioxid [CO₂]) entstehen. Die Bodengase können bis in die oberflächennahen Bodenschichten aufsteigen und sich insbesondere unter versiegelten/bebauten Flächen anreichern, weshalb gegebenenfalls Maßnahmen der baulichen Sicherung zu ergreifen sind. Gemäß § 16 Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455) sind jene Sicherungsmaßnahmen vorsorglich zu treffen, um Gasansammlungen und Gaseintritte in die Gebäude zu verhindern.

In Folge einer gutachterlichen Voruntersuchung konnte das Erfordernis für eine Bodenluftuntersuchung oder bauliche Gassicherungsmaßnahmen für den Teilbereich „Domstraße“ im Vorweg ausgeschlossen werden. Für den Teilbereich „Nikolai-Insel“ wurden Bodenluftuntersuchungen durchgeführt und die Ergebnisse in einem Fachgutachten dokumentiert (siehe Ziffer 5.7.4). Zusammengefasst kommt die Untersuchung in Abstimmung mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zu dem Ergebnis, dass mithilfe geeigneter und den örtlichen Gegebenheiten angepassten Baumaßnahmen und Vorkehrungen in den Kellergeschossen potenziell von der Methanogenese ausgehende Gefahren abgewehrt werden können.

Weiterhin sind im Plangebiet Flächen vorhanden, die als „Flächen im Bodenzustandsverzeichnis“ der BUKEA geführt werden. Diese Flächen sind zwar nicht als „Flächen des Altlastenhinweiskatasters gem. Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung“ eingestuft, dennoch sind in diesen Bereichen lokale Verunreinigungen nicht auszuschließen. Betroffen ist unter anderem eine Fläche Große Reichenstraße 49-5 in der westlichen Ecke des Plangebietes, deren mögliche Verunreinigungen aus einer ehemaligen Bebauung mit einer Eigenverbrauchstankstelle resultieren. Diese Fläche ist komplett mit einer Tiefgarage unterbaut.

Darüber hinaus ist die Fläche Große Reichenstraße 2 im MK1 verzeichnet. Sie wurde zur Herstellung und Lagerung organischer Grundstoffe, Chemikalien und Pharmaka genutzt. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass eventuell vorhandene Verunreinigungen im Rahmen des Baus einer Tiefgarage sowie einer Unterkellerung des Bereichs ausreichend entfernt wurden. Auch die weiteren verzeichneten Flächen Große Reichenstraße 11-13 und Große Reichenstraße 3-9 sind als erledigt eingestuft worden.

Bei Erdarbeiten im Rahmen der Baumaßnahmen sind dennoch Mehrkosten für die Entsorgung von Bodenaushub bzw. Baugrubenwasser möglich.

3.2.5 Kampfmittelverdachtsflächen

Nach heutigem Kenntnisstand kann im Plangebiet das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden bzw. besteht in Teilen des Plangebiets ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen.

Vor Eingriffen in den Baugrund oder vor Beginn eines Bauvorhabens muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person die Kampfmittelfrage klären. Hierzu kann ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung bei der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, gestellt werden.

3.2.6 Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für diese gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81).

3.2.7 Arten- und Biotopschutz

Der Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 23. Oktober 2024 (BGBl. I Nr. 323 S. 1, 22) und der Biotopschutz nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92), bleiben auch bei der Durchführung eines Verfahrens nach § 13 a BauGB unberührt. Es verbleibt außerdem die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes in der Abwägung zu beachten (§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB).

Im Nikolaifleet befinden sich Wattflächen, die nach § 30 Abs. 2 Nr. 6BNatSchG in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG geschützt sind. Gemäß der Biotopflächenkartierung Hamburg handelt es sich hierbei um ein Flusswatt ohne Bewuchs, das bei Ebbe bis auf kleine prielartige Wasserläufe komplett trockenfällt. Die Fläche ist dabei kein Lebensraumtyp nach FFH-Richtlinie, da es an lebensraumtypischen Schlammufer fehlt, für das aufgrund der Nutzung und Lage zudem kein Entwicklungspotential gegeben ist. Es soll im Plangebiet erhalten bleiben. Durch die Neuplanung der Umgebung soll ein neuer Bezug zum Quartier entstehen.

Zum Artenschutz wurden zwei Gutachten erstellt (siehe Ziffer 5.9.3). In beiden Teilgebieten werden relevante Quartiere gebäudebewohnender Fledermausarten ausgeschlossen. Potenzielle Tagesquartiere von einzelnen Individuen können zwar nicht ausgeschlossen werden, gelten jedoch nicht als zentrale Lebensstätten. Es wird daher nicht zu einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommen.

Aufgrund des Brutverdachtes der Sturmmöwe (im Bereich des Gebäudekomplexes Domstraße 15) sowie des Hausrotschwanzes (Fortpflanzungsstätte möglicherweise im Bereich der Straße Neß, Höhe Brodschragen) dürfen hier Abrisse nur außerhalb der Vogelbrutzeit, also nur in der Zeit vom 1.10. bis 28.02. erfolgen. Bei Abriss eines Gebäudes oder Fällen von Bäumen innerhalb der Brutzeit muss zuvor eine Kontrolle auf Vogelfortpflanzungsstätten durchgeführt werden.

Um Tötungen von Vögeln nach Möglichkeit zu vermeiden, sollen keine größere Glasfronten in den Gebäuden eingesetzt werden, bzw. muss ihre Durchsicht und Spiegelwirkung zuvor reduziert werden. Für den Hausrotschwanz müssen im Teilbereich Nikolai mindestens drei Nisthilfen an den geplanten neuen Gebäuden installiert werden, um Verbotstatbestände und Ausnahmeprüfungen zu vermeiden. Bei Einhaltung dieser Maßnahmen wird das Eintreten der

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG in Bezug auf Tötung, Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Beeinträchtigung durch Störung verhindert.

3.2.8 Klimaschutz

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert am 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235S. 1) haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Parallel dazu soll auch das Hamburgische Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148), geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443) berücksichtigt werden.

Ziel ist es, die nationalen Klimaschutzziele zu erfüllen und die europäischen Zielvorgaben einzuhalten. Dabei gilt es unter anderem die klimaschutzrelevanten Auswirkungen während der Bauphase sowie im Betrieb der im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen zu ermitteln. Die Berücksichtigung etwaiger Treibhausgasemissionen (THG) erfolgt mittelbar durch die Berichterstattung der Bundesregierung gemäß § 10 KSG.

3.2.9 Umweltverträglichkeitsvorprüfung

Es wurde eine allgemeine Umweltverträglichkeitsvorprüfung für einen Hotelbau sowie kumulierende Einzelhandelsvorhaben durchgeführt. Nach überschlägiger Prüfung ist festzuhalten, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und dass somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (siehe Ziffer 4).

3.2.10 Hochwassergefährdeter Bereich

Gemäß der EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (2007/60/EG, HWRM-RL) für den 2. Berichtszyklus (2019-2025) ist das Plangebiet anteilig im Risikogebiet der Tideelbe mit der Insel Neuwerk gelegen. Das Risikogebiet umfasst alle Überflutungsflächen, die sich im Falle einer sogenannten Bemessungssturmflut bei gleichzeitigem Versagen der Hochwasserschutzanlagen ergeben würden. Der durch das Küstenhochwasser betroffene Bereich im Plangebiet umfasst das Gewässer Nikolaifleet.

Den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten der HWRM-RL ist zu entnehmen, dass im Falle eines seltenen Hochwasserszenarios die Flächen im Plangebiet mit einem Wasserstand von 0,5 bis 2 m über Normalhöhennull (ü. NHN) im Teilbereich Domstraße und 2 bis 4 m Teilbereich Nikolaiviertel überschwemmt würden. Das Nikolaifleet würde bis zu mehr als 4 m überschwemmt werden. Es handelt sich dabei um Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit, welches nur bei einem Extremereignis eintritt. Dabei wird ein seltener, extrem hoher Wasserstand (7,62 m ü. NHN am Pegel St. Pauli) angenommen und zusätzlich die Wirkung der Hochwasserschutzanlagen außer Acht gelassen.

3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Vertrag für Hamburg Wohnungsneubau

Der „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ (Drucksache 2011/01087) wurde am 4. Juli 2011 zwischen dem Senat und den Bezirken geschlossen, zunächst am 8. September 2016 und zuletzt am 16. November 2021 fortgeschrieben. Die Stadt Hamburg verfolgt das

übergeordnete Ziel, den Wohnungsbau in Hamburg zu aktivieren und zu stärken, um für den prognostizierten Zuwachs an Haushalten ein adäquates Wohnungsangebot bereitzustellen.

Senat und Bezirke streben seitdem an, die Zahl der neu genehmigten Wohnungen pro Jahr deutlich zu steigern. Im Jahr 2021 wurde in der Fortführung des Vertrags die 2016 beschlossene Zielvereinbarung von 10.000 Wohnungen erneut bestätigt. Ziel ist dabei unter anderem die Realisierung von Wohnungen in nachgefragten, bereits erschlossenen Lagen. Der Anteil der erforderlichen geförderten Wohnungen wurde dabei von 30 % auf 35 % angehoben. Die aktuell geltende Fassung des Bündnisses sieht bezüglich des Anteils der geförderten Wohnungen jedoch eine Öffnungsklausel vor, welche die Betroffenheit von Wohnungsbauprojekten in einem fortgeschrittenen Planungsstand bezüglich des genannten prozentualen Anteils einschränkt. Dieses trifft für das vorliegende Projekt zu. Der Einleitungsbeschluss zu dem vorliegenden Bebauungsplan wurde auf Basis der vorherigen Bündnisvereinbarung gefasst. Der darin enthaltene Anteil von 30 % für geförderte Wohnungen gilt daher als Maßgabe für das Projekt; alle Planungen wurden auf den genannten Anteil abgestellt.

Der Bezirk Hamburg-Mitte hat sich im Rahmen des Vertrages für Hamburg zur Genehmigung von jährlich 1.400 Wohnungen verpflichtet.

Der Bebauungsplan Altstadt 50 leistet einen Beitrag zu den aufgeführten Zielen, indem er die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Schaffung von ca. 160 Mietwohneinheiten, wovon knapp 30 % im öffentlich geförderten Wohnungsbau, etwa ein Drittel im freifinanzierten Mietwohnungsbau und etwa ein Drittel als Eigentumswohnungen realisiert werden sollen, ermöglicht. Die Verteilung dieser Wohnungen im Plangebiet wird über die zu schließenden städtebaulichen Verträge geregelt. Die Realisierung von öffentlich geförderten und freifinanzierten Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau innerhalb einer bestimmten Frist und deren Belegung sowie zum Teil über die Regelungsmöglichkeiten des Bebauungsplans hinausgehende Anforderungen an den Städtebau, Hochbau oder Freiraum werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

3.3.2 Wettbewerb

Dem Bebauungsplan liegen die Ergebnisse zwei unterschiedlicher Realisierungswettbewerbe zugrunde. Für die städtebauliche Neuentwicklung des Teilbereiches „Domstraße“ wurde 2018 ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Für die Überplanung des Teilbereiches „Nikolai-Insel“ wurde 2019 ein hochbaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. In enger Abstimmung mit dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung und der Behörde für Stadtentwicklung wurden im Anschluss die prämierten hochbaulichen und freiraumplanerischen Konzepte unter Berücksichtigung rechtlicher und fachtechnischer Anforderungen an den Städte- und Hochbau weiterentwickelt.

3.3.3 Übergeordnete Programm- oder Entwicklungspläne

Die Planung entspricht dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Hamburger Maß“ aus 2019, dem Hamburger Zentrenkonzept 2019, dem bezirklichen Wohnungsbauprogramm 2024 (6. Teilfortschreibung) und der allgemeinen Absicht des Wohnungsbauprogramms 2024, den Wohnanteil in der Innenstadt zu erhöhen, sowie der „Gründachstrategie für Hamburg“.

Das städtebauliche Entwicklungskonzept „Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Hamburger Maß“ sieht vor, flächeneffizient hohe städtebauliche Dichten zu entwickeln und

gleichzeitig Wohnraumangebote und das Entstehen lebendiger Quartiere zu fördern. Die angestrebte Nutzungsmischung im Plangebiet aus Büro und Wohnen sowie die Belebung durch publikumswirksame Erdgeschosszonen und eine Attraktivitätssteigerung für Fußgänger kommt dieser Zielsetzung nach. Die vorgesehene Wohnnutzung trägt weiterhin der im bezirklichen Wohnungsbauprogramm formulierten Absicht Rechnung, innerhalb der Hamburger Altstadt den Wohnanteil in der gesamten Innenstadt schrittweise und projektbezogen zu erhöhen. In diesem Sinne sind insbesondere nördlich und südlich der Willy-Brandt-Straße vorhandene Flächen zu überplanen und in Anspruch zu nehmen. Die vorliegende Planung ist im Bezirkslichen Wohnungsbauprogramm 2024 mit den beiden Potenzialflächen „Bei der Alten Börse / Neß 9 (ehem. Commerzbank Areal)“ und „Große Reichenstraße 7 / Alter Fischmarkt 1“ explizit benannt.

Das Hamburger Zentrenkonzept 2019 empfiehlt für die Innenstadt mit Citylagen eine Hinwendung der Stadt zum Wasser und die zunehmende Integration von Wohnfunktionen in die Innenstadt. Zudem wird im Hamburger Zentrenkonzept 2019 auf das Innenstadtkonzept Hamburg 2014 verwiesen. Jenes Konzept benennt für das Plangebiet die konkreten Maßnahmen, die Potentiale des nördlichen Nikolaifleets auszuschöpfen und das Gelände der Commerzbank deutlicher dem Stadtraum zuzuwenden und zum Wasser zu öffnen. Weiterhin wird empfohlen, den Standort insbesondere in den Erdgeschosszonen durch ergänzende Nutzungen anzureichern und attraktiver zu machen. Für das gesamte Nikolai-Quartier wird erneut die Rolle als „Trittstein“ zwischen den verschiedenen Quartieren der Hamburger Innenstadt sowie die Aufwertung öffentlicher Räume als dringende Aufgabe hervorgehoben. Hinsichtlich des Aufgabenbereiches Wasser in der Stadt ist unmittelbar im Plangebiet vorgesehen, den Bezug zum Kanal Nikolaifleet deutlicher herzustellen, die Aufenthaltsqualität in Wassernähe zu erhöhen und wasserseitige Freiflächen entsprechend umzugestalten. Mittelbar wird der verstärkte Bezug zum Wasser auch über die Wegfunktion des Plangebietes zur südlich gelegenen HafenCity hergestellt, deren Quartiere durch ihre Nähe zu Wasserflächen charakterisiert werden. Die Bestrebungen zur Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums entsprechen somit auch dem Handlungskonzept „Aufwertung der Hamburger Innenstadt – Eine attraktive Innenstadt für alle“, das im Jahr 2020 vorgestellt wurde. Als Leitlinie wird formuliert, die Anziehungskraft der Hamburger Innenstadt zu vergrößern und insbesondere die fußläufige Erschließung und ein Netz an Flanierräumen zu fördern.

Im Planverfahren ist zudem die „Gründachstrategie für Hamburg“ (Drucksache 20/11432) zu berücksichtigen, wonach mindestens 70 Prozent sowohl der Neubauten als auch der geeigneten zu sanierenden, flachen oder flach geneigten Dächer zu begrünen sind. Die Vorgabe folgt dem Ziel, durch bauliche Verdichtung immer auch einen Mehrwert für die Freiräume zu erzeugen sowie das Wassermanagement zu verbessern und eine Anpassung an den Klimawandel zu gewährleisten. Im Planverfahren ist demnach grundsätzlich zu prüfen, ob Dachbegrünungen und Dachgärten auf geeigneten Gebäuden mit Flachdach festgesetzt werden können.

3.3.4 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

Folgende Untersuchungen und Gutachten wurden zum Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 50 „Nikolai-Insel – Domstraße“ durchgeführt:

Teilbereich Domstraße:

- Im Juli 2019 wurde ein Erschütterungsgutachten erstellt.

- Im Juni 2019 wurde ein Entwässerungskonzept mit Überflutungsnachweisen angefertigt, das im Mai 2021 überarbeitet wurde.
- Im Dezember 2020 wurde ein Artenschutzgutachten erstellt.
- Im Oktober 2020 wurde ein Besonnungsgutachten für den Bereich Domstraße erarbeitet, das im Juli 2022, im Mai 2023 und im März 2024 überarbeitet wurde.

Teilbereich Nikolai:

- Im Januar 2022 wurde ein Besonnungsgutachten erarbeitet, das im Mai sowie im August und im November 2023 sowie im März 2024 überarbeitet wurde.
- Im März 2022 wurde ein Besonnungsgutachten für die Umgebungsverschattung erarbeitet, das im Mai 2023 und im März 2024 überarbeitet wurde.
- Im November 2020 wurde ein Artenschutzgutachten erarbeitet.
- Im Oktober 2022 wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

Gesamtes Plangebiet:

- Im Juni 2020 ist eine Umweltverträglichkeitsvorprüfung für das Vorhaben vorgelegt worden.
- Im November 2020 wurde eine Verkehrstechnische Stellungnahme erstellt, die im Oktober 2023 überarbeitet wurde.
- Im September/ Dezember 2020 wurde ein Bodenluftgutachten erarbeitet.
- Im Januar 2021 erfolgte eine schalltechnische Untersuchung, die im Oktober 2022 und im November 2023 und im März 2024 überarbeitet wurde.
- Im Oktober 2020 wurde eine Luftschadstoffuntersuchung erstellt, welche im September 2022 überarbeitet wurde.
- Im Februar 2023 wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches im November 2023 überarbeitet wurde.

3.4 Angaben zum Bestand

3.4.1 Plangebiet

Lage

Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Hamburg-Altstadt im östlichen Teil der Hamburger Innenstadt und teilt sich entlang der Domstraße in zwei Bereiche. Der nordöstliche Teilbereich („Domstraße“) wird begrenzt durch die Domstraße im Westen, Alter Fischmarkt im Osten und die Große Reichenstraße im Süden. Der südwestliche Teilbereich („Nikolai-Insel“) wird begrenzt durch das Nikolaifleet - Trostbrücke - Neß - Brodschangen - Dornbusch - Rolandsbrücke - Große Reichenstraße - Domstraße - Willy-Brandt-Straße. Insgesamt umfasst das Plangebiet eine Fläche von ca. 2,63 ha. In westlicher Richtung befindet sich das Passagenviertel und die Fleetinsel, nördlich grenzt das Rathausviertel und die Mönkebergstraße an, in südlicher Richtung befindet sich die Cremon – Insel, die Speicherstadt sowie die HafenCity und in östlicher Richtung das Kontorhausviertel. Das Orts- und Landschaftsbild im Plangebiet und im weiteren Umfeld ist durch eine dichte, mehrgeschossige Bebauung gekennzeichnet und hat einen hochurbanen Charakter.

Bebauungen und Nutzungen

Der Teilbereich „Domstraße“ verfügt im Bestand über eine mehrgeschossige Blockrandbebauung mit einem vollständig versiegelten Innenhofbereich, der dem ruhenden Verkehr und zur Erschließung einer Parkgarage dient. Der ausgebildete Blockrand ist vorwiegend durch Gastronomie- und Büronutzungen geprägt. Das sechsgeschossige, denkmalgeschützte Gebäude auf dem Eckgrundstück Domstraße 9 / Alter Fischmarkt 6 wird derzeit von einer religiösen Gemeinschaft genutzt. Im Teilbereich „Nikolai-Insel“ befindet sich nördlich ein fünfgeschossiges, denkmalgeschütztes und gemischt genutztes Gebäude von 1868 sowie ein zehngeschossiges Bürogebäude von Anfang der 2000er Jahre. Im westlichen Bereich befindet sich ein viergeschossiger Altbau, der 1874 von der Commerzbank bezogen wurde. Östlich angrenzend, unmittelbar an der Domstraße gelegen, befindet sich das in den 1960er Jahren gebaute Commerzbank-Gebäude mit zwölf Geschossen. Beide Gebäude wurden mehrfach aus- und umgebaut und sind nicht mehr in ihrer Ursprungsform erhalten.

Die überformte Fassadengestaltung und der veränderte Sockelbereich sind nach den heutigen Vorstellungen optisch wenig ansprechend und in zentraler Lage am südöstlichen Eingang des Nikolai-Quartiers nicht standortgerecht. Das östliche Gebäude steht unter Denkmalschutz, eine Abbruchgenehmigung wurde jedoch aufgrund von undurchführbaren Instandsetzungsmaßnahmen bereits erteilt. Die Umgestaltung des Gebäudebestandes ist dem übergeordneten Ziel dienlich, das Plangebiet im Sinne der heutigen Ansprüche an ein attraktives innerstädtisches Quartier zu entwickeln.

Erschließung

Das Plangebiet wird durch die angrenzenden Straßen für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Insbesondere der Domstraße kommt eine übergeordnete Bedeutung zu. Die Domstraße verbindet im Ring 1 um die Innenstadt die Willy-Brandt-Straße (B4) im Süden mit der Straße Speersort/ Steinstraße im Norden. Über die Willy-Brandt-Straße wird nicht nur der Verkehr in westlicher Richtung verteilt, sondern auch der Zugang zum östlich gelegenen Deichtorplatz gewährleistet. Als einer der am stärksten befahrenen Verkehrsknoten Hamburgs verteilt der Deichtorplatz den Verkehr in Richtung Süden (Amsinckstraße, Autobahnanbindung Elbbrücken, A255 / A1), Richtung Südosten (Eiffestraße (B5)) und Richtung Norden (Lombardsbrücke).

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Plangebiet hervorragend erschlossen. Die Zugänge zur U-Bahnhaltestelle „Rathaus“ (Linie U3) befinden sich in etwa 300 m Entfernung in nördlicher Richtung des Plangebietes. Weiter liegt das Gebiet ganz oder teilweise im Einzugsbereich der Schnellbahnhaltestellen Rödingsmarkt, Meßberg, Mönckebergstraße, Stadthausbrücke und Jungfernstieg und Steinstraße. In unmittelbarer Nähe des Plangebietes befinden sich außerdem die Bushaltestelle „Domstraße“, die von Metrobuslinien bedient wird, und die Bushaltestelle „Speersort“, die von den Metro- und Expressbuslinien angefahren wird. Diese Buslinien gewährleisten einen Anschluss an zahlreiche weitere Stadtteile der Stadt Hamburg. Der Hamburger Hauptbahnhof liegt in etwa einem Kilometer Entfernung und bietet Anschluss an alle Hamburger U- und S-Bahnlinien sowie den Regional- und Fernverkehr.

Die Straßen im Plangebiet sind grundsätzlich für Mischverkehr ausgewiesen. Die Domstraße weist getrennte Rad- und Fußwege auf, ebenso wie die Straße Alter Fischmarkt und die Zollenbrücke, deren Radweg bis auf die Trostbrücke führt. Die Radwege führen dabei jeweils in beide Richtungen. Fußläufig lässt sich das Plangebiet durch die Zollenbrücke über Bei der

Alten Börse erreichen sowie auch über die bereits benannten Straßen, die für ein Mischverkehrssystem ausgelegt sind. Rund um die Baugebiete befinden sich straßenbegleitend Fußwege.

Für den ruhenden Verkehr stehen im Plangebiet vereinzelt in der Großen Reichenstraße, der Straße Neß und Börsenbrücke öffentliche Parkplätze zur Verfügung. In mehreren Straßenzügen besteht in Abhängigkeit von der Tageszeit ein eingeschränktes oder absolutes Halteverbot. Darüber hinaus wird in der Straße Neß eine Anlieferzone entstehen.

Infrastruktur

Im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsanlagen (Fernwärme, Strom/Starkstrom, Telekommunikation, Schmutz- und Regenwassersieie sowie Trinkwasserversorgung, Gas) der Netzbetreiber zur örtlichen Versorgung. Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilungsnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich zudem diverse Hoch-, Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilungsnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung.

Freiraumstruktur und Ortsbild

Im Plangebiet sind keine wesentlichen Grün- oder Freiflächen vorhanden. Die Vegetation beschränkt sich auf einige Baumreihen entlang der Domstraße, der Wasserfläche „Nikolaifleet“ und auf einzelne Bäume in den umgebenden Straßen. Die Wasserfläche des Nikolaifleet wird geprägt durch den Einfluss von Ebbe und Flut.

Naturräumliche Gegebenheiten

Das Plangebiet weist in Nord-Süd-Richtung einen Höhenversprung von ca. 3,0 m auf. Im Norden liegt die Geländehöhe bei etwa +8,2 m ü. NHN. Auf Höhe der Großen Reichenstraße befindet sich das Geländeniveau auf einer Höhe von ca. 5,1 m über NHN. Im südlichen Bereich Bei der Alten Börse liegt das Gelände auf einer Höhe von ca. 5,3 m über NHN. Die im Plangebiet anstehenden Böden sind stark anthropogen überformt. Als Bodengesellschaft sind tiefgründig gestörte und versiegelte Böden verbreitet. Die Bodenversiegelungskarte stuft den Bereich bei einem Versiegelungsanteil von 80 bis 100 % ein. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades hat das Plangebiet eine untergeordnete Bedeutung für die Erfüllung ökologischer Bodenfunktionen. Dies spiegelt sich im Fachplan Schutzwürdige Böden wider, der für das Plangebiet keine Funktionen angibt.

Im Plangebiet befindet sich das unter Denkmalschutz stehende Gewässer Nikolaifleet, das eine Wasserfläche von ca. 3.850 m² umfasst. Die Wattfläche des Gewässers ist zudem ein geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG. Jene Fläche wird in den Bebauungsplan übernommen und nicht überplant. Bedingt durch die Tidebewegungen der Elbe und der Lage des Teilbereichs „Nikolai-Insel“ am tidebeeinflussten Nikolaifleet ist mit Abhängigkeiten gegenüber Hochwassersituationen zu rechnen.

Das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser wird in Regenwassersieie eingeleitet. Weiterhin sind Senkentiefen vorhanden, in denen sich das Regenwasser sammeln kann. Der Gleichenplan der mittleren Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2010 zeigt einen Grundwasserstand zwischen 0,0 m unter NHN im Süden und 1,25 m unter NHN im Norden des Plangebiets. Die Versickerungspotenzialkarte weist für das Plangebiet vornehmlich Versickerungseigenschaften von wahrscheinlich mit einer versickerungsfähigen

Tiefe zwischen 2 und 5 m aus. Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten.

Abgesehen von den drei Pflanzstreifen (zusammen ca. 200 m²) im Bereich der neun Linden auf der Platzfläche „Bei der Alten Börse“, der Ruderalflur (ca. 150 m²) auf der Kanalböschung zwischen Zollenbrücke und Domstraße sowie den Pflanzinseln der Straßenbäume in der Domstraße, dem Alten Fischmarkt und den Straßen Neß und Brodschangen sind keine Vegetationsflächen vorhanden. Die Bäume bleiben vorhanden. Sie sind gut gepflegt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht ausgelöst. Ein Besatz der im Plangebiet vorhandenen Gebäude, die im Zuge der Realisierung der Planung abgebrochen werden, durch Vögel (Sturmmöwe, Hausrotschwanz) und Fledermäusen (Tagesquartiere) ist jedoch nicht auszuschließen. Geschützte oder gefährdete Pflanzenartenvorkommen sind aufgrund mangelnder Vegetationsstrukturen nicht zu erwarten. Das Nikolai-Fleet wird im Biotopkataster Hamburg als vollständig geschütztes flächenhaftes Biotop ausgewiesen.

Die Klimamerkmale des Plangebietes sind städtisch geprägt. Durch die zentrale innerstädtische Lage ist das Stadtklima in Folge der großflächigen Versiegelung von erhöhten Temperatur- und abgesenkten Luftfeuchte-Gradienten gekennzeichnet. Kaltluftproduktionsflächen und Leitbahnen sind nicht Teil des weiteren Planungsumfeldes. Die stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung zum Landschaftsprogramm Hamburg stellt das Plangebiet zum Teil als bioklimatischen Belastungsbereich dar. Dem Siedlungsraum wird eine weniger günstige bioklimatische Situation zugeordnet, in dem in Zukunft mit einer erhöhten Hitzebelastung zu rechnen ist. Ausgehend von der beidseitig des Plangebietes befindlichen Domstraße besteht eine erhöhte verkehrsbedingte Stickstoffdioxid (NO₂) – Belastung.

3.4.2 Umfeld

Das Plangebiet befindet sich in einem überaus zentralen Umfeld, das von einer dichten innerstädtischen Bebauung und einer heterogenen Bebauungsstruktur geprägt wird.

Nördlich des Plangebietes befindet sich das Rathausviertel und Teile der zentralen Straßenzüge des Handels- und Dienstleistungsareals rund um die Mönckebergstraße. Nordöstlich setzen sich jene durch Einzelhandel dominierten Bereichen fort, die östlich das Plangebietes in das denkmalgeschützte Kontorhausviertel mit seinen zahlreichen architektonisch herausragenden Gebäuden aus den 1920er Jahren übergehen.

Die südlich an das Plangebiet angrenzende Willy-Brand-Straße bildet eine räumliche Zäsur und Barriere zum angrenzenden Stadtraum und der historischen Cremon-Insel. Seit dem zweiten Weltkrieg verfügt die Insel über vereinzelte Gebäude aus dem 18. und 19. Jahrhundert und ist überwiegend von modernen Bürogebäuden und zunehmender Wohnbebauung geprägt. Ebenfalls südlich des Plangebietes liegen die zur Welterbestätte zählende Speicherstadt und die in den letzten Jahren entstandenen, gemischt genutzten Quartiere in der HafenCity. Für die angestrebten erleichterten Wegebeziehungen zwischen der Hamburger Altstadt und der HafenCity in Nord-Süd-Richtung ist die Weiterentwicklung des Plangebietes von großer Bedeutung. Westlich des Plangebietes befindet sich die Fleetinsel, die von gastronomischen Betrieben entlang der Kanäle und weiteren Nutzungen durch den Einzelhandel gekennzeichnet ist.

4 Umweltprüfung

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB in Verbindung mit § 13 Absatz 2 BauGB im sogenannten beschleunigten Verfahren aufgestellt.

Die Anwendungsvoraussetzungen sind gegeben, da

- der Bebauungsplan der Nachverdichtung bzw. der Wiedernutzbarmachung einer Fläche im Innenbereich dient,
- die festgesetzte zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176, S. 1, 6), weniger als 20.000 m² – nämlich etwa 8.400 m² – beträgt und kein sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit weiteren aufgestellten oder aufzustellenden Bebauungsplänen besteht,
- keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter, also der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 23. Oktober 2024 (BGBl. I Nr. 323 S. 1, 22), bestehen und
- nach Prüfung der Sachlage keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass bei der Bebauungsplanung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I 2013 S. 1275, 2021 S. 123), zuletzt geändert am 03. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 225 S. 1)

Da die festgesetzte Grundfläche unter 20.000 m² beträgt, besteht darüber hinaus gemäß § 13 a Absatz 1 BauGB für den Bebauungsplan keine Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für Pläne und Programme (SUP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 18. März 2021, 23. Oktober 2024 (BGBl. I Nr. 323 S. 1, 8). Der Bebauungsplan weist jedoch Kerngebiete und urbane Gebiete aus, in denen jeweils regelhaft eine Hotelnutzung zulässig wäre. Außerdem können die Einzelhandelsflächen im Plangebiet kumulierend den Prüfwert von 1.200 m² Geschossfläche nach § 11 Abs. 3 BauNVO übersteigen. Mithin ist gemäß Nr. 18.1.2 und Nr. 18.6.2 i.V.m. Nr. 18.8 der Anlage 1 des UVPG i. V. m. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG) vom 10. Dezember 1996 (HmbGVBl. S. 310), zuletzt geändert am 21. Februar 2018 (HmbGVBl. S. 53, 54), eine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich.

Im Ergebnis der durchgeführten allgemeinen Umweltverträglichkeitsvorprüfung dieser beiden Einzelfälle, d. h. nach überschlägiger Prüfung anhand der Prüfkriterien der Anlage 3 zum UVPG und unter Berücksichtigung offensichtlicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, ist festzuhalten, dass es sich bei dem Vorhaben um eine dem innerstädtischen Standort angemessene Planung handelt, von der aufgrund der intensiven Vornutzung des Standorts, der Strukturierung des Umfelds und der geplanten Vorhabengestaltung keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten sind und somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Eine eigenständige Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie die Anwendung der Eingriffsregelung sind damit nicht erforderlich. Die relevanten Umweltbelange wurden dennoch gutachterlich untersucht, abgewogen und in das Verfahren eingestellt.

5 Planinhalt und Abwägung

Dem Bebauungsplanverfahren liegt ein Bebauungskonzept zugrunde, das im Rahmen von einem hochbaulichen Realisierungswettbewerb im Jahr 2018 für den Teilbereich „Domstraße“ und in einem hochbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb im Jahr 2019 für den Teilbereich „Nikolai-Insel“ erarbeitet und seitdem stetig weiterentwickelt wurde.

Ziel des Bebauungsplans ist es, eine Entwicklung des innerstädtischen Plangebiets zu einem attraktiven, lebendigen Quartier mit funktionsgemischten Nutzungsstrukturen aus Bürogebäuden und Wohnungsbau in geschützten Lagen sowie Laden- und Gastronomieflächen planungsrechtlich zu ermöglichen. Vor allem die bisher nicht publikumswirksamen Erdgeschosszonen sollen durch öffentlich zugängliche Nutzungen auch für Fußgänger wieder attraktiv werden, um diesen bisher durch die Verkehrsachsen Domstraße und Willy-Brandt-Straße dominierten Bereich der Innenstadt aufzuwerten und wieder erlebbar zu machen. Wichtiger Bestandteil der Umgestaltung sind zudem die wasserseitigen Freiflächen, die den Bezug zum Nikolaifleet und die Aufenthaltsqualität verbessern sollen.

Insgesamt sollen im Plangebiet ca. 71.300 m² Bruttogeschossfläche (BGF) realisiert werden. In den Obergeschossen werden überwiegend Büroflächen auf etwa 38.000 m² und eine Wohnfläche von ca. 18.000 m² geschaffen. Es ist beabsichtigt, voraussichtlich ca. 160 Wohnungen zu bauen. In den Erdgeschossen und teilweise in den 1. Obergeschossen sind etwa 5.800 m² gewerbliche Flächen (Gewerbe und Gastronomie) geplant. Die Stellplätze für die jeweiligen Nutzungen werden in beiden Teilbereichen in Tiefgaragen untergebracht.

Das Bebauungskonzept für den **Teilbereich „Domstraße“** sieht den Abbruch aller Bestandsgebäude bis auf das Baudenkmal Domstraße Nr. 9 / Alter Fischmarkt Nr. 6 vor. Eine überwiegend sechs- bis achtgeschossige Blockrandbebauung soll an dieser Stelle neu errichtet werden. Der Bereich an der Ecke Domstraße / Große Reichenstraße bildet einen Hochpunkt mit zehn bzw. elf Geschossen. Entlang der Domstraße und im westlichen Bereich der Großen Reichenstraße sind Büronutzungen auf ca. 13.200 m² vorgesehen. Der neue Wohnungsbau ist zur Straße Alter Fischmarkt und zur Großen Reichenstraße orientiert und soll Wohnungen auf einer Bruttogeschossfläche von ca. 4.700 m² generieren. Es sind etwa 58 Wohnungen unterschiedlicher Größe vorgesehen. Etwa 18 dieser Wohnungen sollen dabei mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. Die Erdgeschosszonen sollen mit Gastronomie und Einzelhandel auf einer Gesamtfläche von ca. 900 m² belebt werden. Die Anlieferung für die gewerblichen Nutzungen erfolgt über eine Anlieferzone im Innenhof, die über eine Durchfahrt im östlichen Bereich der Großen Reichenstraße erschlossen wird. Zusätzlich ist die Anlieferung über eine öffentliche Anlieferungszone in der Großen Reichenstraße vorgesehen. Im Blockinnenbereich ist zudem die Realisierung einer Kinderspielfläche vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage befindet sich im westlichen Bereich der Großen Reichenstraße.

Für den **Teilbereich „Nikolai-Insel“** ist ebenfalls der Abbruch beider Bestandsgebäude vorgesehen. Von einem anteiligen Erhalt der Bestandsfassade des westlichen Altbaus musste nach umfangreicher Prüfung aus technischen Gründen abgesehen werden. Das aktuelle Bebauungskonzept berücksichtigt jedoch weitgehend die vom öffentlichen Raum derzeit wahrnehmbare Kubatur des Altbaus und bildet einen begrünten Innenhof auf dem Erdgeschoss aus. Der Neubau wird sieben bzw. acht Vollgeschosse aufweisen, die aufgrund unterschiedlicher Geschosshöhen der jeweiligen Nutzungen zu einer einheitlichen Gebäudehöhe führen. Im südlichen Gebäudeteil sind ab dem ersten Obergeschoss Büronutzungen in dem

siebengeschossigen Gebäuderiegel auf einer Fläche von ca. 5.300 m² vorgesehen. Im übrigen Gebäudkörper sind oberhalb der erhöhten Erdgeschosszone Wohnnutzungen auf ca. 11.900 m² Bruttogeschossfläche vorgesehen. Dabei sollen etwa 100 Wohnungen unterschiedlicher Größe entstehen. Die Erschließung der Wohnungen soll über Laubengänge im Innenhof erfolgen. Etwa 30 dieser Wohnungen sollen dabei mit öffentlichen Mitteln im ersten Förderweg gefördert werden. Die erhöhte Erdgeschosszone soll durch gewerbliche Nutzungen und gastronomische Angebote auf ca. 2.900 m² zu einer Belebung des angrenzenden öffentlichen Raums beitragen. Innerhalb dieser Flächen wird zudem die Integration einer Groß(Kinder)tagespflagestelle mit max. 20 Betreuungsplätzen angestrebt.

Zwischen der Straße Brodschangen und der Domstraße sieht das Bebauungskonzept einen Neubau mit zehn Vollgeschossen (inkl. Mezzaningeschoss) vor, der sich in Richtung Norden und Westen auf sieben Vollgeschosse und in Richtung Osten auf acht Vollgeschosse abstuft. In diesem Gebäude sind überwiegend Büroflächen auf einer Fläche von aktuell ca. 19.500 m², sowie ebenfalls gewerbliche und gastronomische Nutzungen im Erdgeschoss auf ca. 2.500 m² vorgesehen. Die Anlieferung der gewerblichen und gastronomischen Nutzungen ist über öffentliche Anlieferungszone auf den Straßen Trostbrücke und Neß in die jeweiligen Erdgeschosse der Gebäude vorgesehen.

Die Zu- und Abfahrten der Tiefgarage sind aktuell für beide Baukörper (Nikolai 8 und Nikolai 11) in der Domstraße als gemeinsame Erschließung geplant. Die Untergeschosse der Gebäude sind aufgeteilt in Nebenflächen, die dem jeweiligen Gebäude zugeordnet sind und zwei Tiefgaragen mit insgesamt etwa 155 Tiefgaragenstellplätzen.

Zwischen den Gebäuden verläuft die Straße Brodschangen. Sie stellt eine wichtige Fußwegeverbindung zwischen Altstadt und HafenCity dar. Derzeit wird die gewidmete Straßenverkehrsfläche als Stellplatzanlage genutzt. Inzwischen wurde die Straße Brodschangen privatisiert und wird im Bebauungsplan mit einem öffentlichen Gehrecht belegt, um die Fußwegeverbindung zwischen Altstadt und HafenCity zu sichern. Der öffentliche Raum erfährt über die Umgestaltung des Bereichs und die Belebung der Erdgeschosszone eine wesentliche Aufwertung.

Ebenso werden die Freiflächen Bei der Alten Börse umgestaltet und damit die Aufenthaltsqualität erhöht. In diesem Zusammenhang wird der Erhalt der bestehenden Straßenbäume sichergestellt.

Der Baublock Brodschangen Nummern 1-5 / Rolandsbrücke Nummern 2-4 wird arrondierend in den Bebauungsplan einbezogen. Die dortige Bestandsbebauung, bestehend aus einem denkmalgeschützten 8-geschossigen gemischt genutzten Gebäude von 1868 sowie einem 10-geschossigen Bürogebäude, soll in ihrer bestehenden Kubatur planungsrechtlich gesichert werden.

Im Einzelnen sollen die folgenden Planungsziele durch den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 50 planungsrechtlich gesichert werden:

- Schaffung eines lebendigen Nutzungsmixes aus Büro- und Wohnnutzungen und damit Stärkung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfelds in der Hamburger Innenstadt mit ergänzenden gastronomischen Einrichtungen und Gewerbeflächen

- Herstellung von qualitativem, für verschiedene Einkommens- und Nutzergruppen geeignetem Wohnraum in zentraler, sehr gut erschlossener Lage, im Sinne des Bezirkslichen Wohnungsbauprogramms und des Vertrags für Hamburg
- Ergänzung des innerstädtischen Nutzungsangebots durch attraktive und nachfragegerechte Büroflächen
- Ergänzung öffentlich zugänglicher Nutzungen in den bisher nicht publikumswirksamen Erdgeschosszonen, um zur Aufwertung dieses bisher durch die Verkehrsachsen Domstraße und Willy-Brandt-Straße dominierten Bereich der Innenstadt beizutragen und auch für Fußgänger wieder attraktiv und erlebbar zu machen.

Zur Umsetzung der geplanten Nutzungsmischung werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 50 für die Baufelder mit überwiegender Büronutzung Kerngebiete (MK1, MK2 und MK3) und für die Baufelder mit überwiegender Wohnnutzung Urbane Gebiete (MU1 und MU2) als Art der baulichen Nutzung festgesetzt. Dabei liegen die Kerngebiete jeweils an der lärmtechnisch höher belasteten Domstraße und die Urbanen Gebiete, die der Unterbringung des geplanten Wohnanteils dienen, jeweils westlich (Nikolai-Insel) bzw. östlich (Domstraße) der Kerngebiete.

Nachfolgend werden die für das Plangebiet geltenden Festsetzungen des Bebauungsplans detailliert erläutert und begründet.

5.1 Art der baulichen Nutzung

5.1.1 Urbanes Gebiet

Der Bebauungsplan setzt in zwei Teilbereichen ein „Urbanes Gebiet“ (MU) auf Grundlage von § 6a BauNVO fest. Er ermöglicht damit in den als MU1 und MU2 bezeichneten Teilgebieten die dort vorgesehene und städtebaulich gewünschte Nutzung Wohnen in Kombination mit Einzelhandel, nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben und gastronomischen Angeboten in den Erdgeschossbereichen bzw. dem 1. Obergeschoss. Aus städtebaulichen Gründen sind jedoch auch andere in einem MU zulässige Nutzungen, beispielsweise kulturelle Einrichtungen bzw. eine andere Nutzungsmischung am Standort denkbar, sodass sich die Regelungen im Bebauungsplan im Wesentlichen auf die Festlegung eines MU beschränken.

Die in der BauNVO 2017 neu eingeführte Gebietskategorie MU orientiert sich hinsichtlich der Nutzungsstruktur an einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO. Dort soll die Verteilung der Nutzungen jedoch in etwa gleichgewichtig sein. Dies ist in einem MU nicht erforderlich, sodass durch die Ausweisung eine flexible Nutzungsmischung mit Wohnungen und gewerblichen Nutzungsanteilen ermöglicht wird, die den planerischen Zielen für das Quartier entspricht. Durch die Einschränkung gewerblicher Nutzungen hinsichtlich des Störgrades wird generell ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe gewährleistet.

Die geplante Nutzungsmischung mit den Hauptbausteinen Wohnen, Gewerbe und Gastronomie (MU2) und zusätzlichen Büroflächen (MU1) soll die Nutzungsstruktur in der Hamburger Innenstadt sinnvoll ergänzen. Bei den Büroflächen (MU1) handelt es sich um typische Angebote an dem hochzentralen, innerstädtischen Standort, die im direkten Umfeld bereits vorhanden sind bzw. auch im Plangebiet vorhanden waren (Commerzbank). Durch diese Nutzungen reagiert das Vorhaben somit auf die bestehende Vorprägung und fügt sich gut in die Nutzungsstruktur der Umgebung ein. Der Standort eignet sich für eine Büronutzung, da an diesem zentralen und überdurchschnittlich gut erschlossenen Standort aufgrund der Strukturierung des

Umfelds eine entsprechende Nachfrage erwartet werden kann. Die Lage am Fußgängerbereich „An der alten Börse“ und unmittelbar am Nikolai-Fleet gelegen, eröffnet Unternehmen zudem die Möglichkeit, sich durch eine hochwertige Immobilie angemessen zu präsentieren. Für die geplante Büronutzung eignet sich der Standort auch, weil er für Angestellten aus dem gesamten Stadtgebiet leicht und vor allem auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen ist. Aufgrund der umgebenden Büronutzungen und der im Vorhaben vorgesehenen Nutzungsmischung ist zudem eine Versorgungsinfrastruktur für die Pausenzeiten vorhanden.

Darüber hinaus ist eine Wohnnutzung (MU1 und MU2) vorgesehen. In der Hamburger Innenstadt hat sich schon sehr langfristig unter anderem aufgrund der Etablierung reiner Handels- und Büroquartiere im 19. Jahrhundert (z.B. dem Kontorhausviertel), aufgrund von Kriegszerstörungen und der städtebaulichen Zielsetzung der Funktionstrennung im 20. Jahrhundert eine relativ einseitige Nutzungsstruktur mit Büro-, Handels- und Dienstleistungsnutzungen entwickelt. Diese hat sich als eher ungünstig erwiesen, weil z.B. weite Teile der Innenstadt in den Abend- und Nachtstunden nicht mehr belebt sind, starke Stoßzeiten im Straßenverkehr verursacht werden und robuste, vielfältig nutzbare städtebauliche Strukturen fehlen. Eine nachhaltige Multifunktionalität ist somit derzeit nicht mehr gegeben.

Dem Bild der Europäischen Stadt mit ihren gemischt genutzten Quartieren folgend, ist es daher schon seit Jahren planerisches Ziel für die Hamburger Innenstadt, den Wohnanteil zu erhöhen. Diese Zielsetzung ist unter anderem im Innenstadtkonzept 2019 niedergelegt und lässt sich auch daran ablesen, dass durch den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47 – Neustadt 49 bereits 2011 alle in der Innenstadt vorhandenen Geschäftsgebiete nach Baupolizeiverordnung (BPVO) auf Kerngebiet nach BauNVO umgestellt wurden, um zumindest einen untergeordneten Wohnanteil zu ermöglichen. In Ergänzung zu den zentralen Funktionen der Innenstadt als Einzelhandelsstandort sowie als Standort von Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen hat die Wohnfunktion eine wichtige Bedeutung, weil sie zur Belebung der Innenstadt außerhalb der Büro- und Geschäftszeiten und damit zu ihrer Attraktivität beiträgt. Die Verbesserung der Wohnmöglichkeiten in der Innenstadt ist auch eine notwendige Reaktion auf die erhöhte Nachfrage nach entsprechenden Wohnungen. Daher wird mit dem Innenstadtkonzept 2019 das Ziel verfolgt, bei allen zukünftigen Bauprojekten einen Anteil an Wohnungen zu realisieren. Die Innenstadt ist, trotz der mit diesem Standort zweifelsohne auch verbundenen Belastungen durch Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe) sowie negativer Aspekte wie einer vergleichsweise schlechten Ausstattung mit Grünflächen, ein attraktiver Wohnstandort und soll in dieser Funktion gestärkt werden.

Mit der vorgesehenen Wohnnutzung trägt der Bebauungsplan daher zur Schaffung zusätzlichen innerstädtischen und für weite Kreise der Bevölkerung geeigneten Wohnraums bei. Die Innenstadt bietet auf engstem Raum eine Vielzahl von Angeboten und Einrichtungen, deren unmittelbare Nähe im Wohnumfeld für junge Menschen, Singles, Paare, aber auch für Senioren und Familien in höchst unterschiedlichen Haushaltskonstellationen eine deutliche Erleichterung im Lebensalltag darstellt. Kultur-, Freizeit- und Bildungsangebote sowie der Arbeitsplatz werden ebenso wie Einrichtungen des ÖPNVs über kurze Wege erreicht. Gleiches gilt auch für das Spektrum an Einzelhandelsangeboten. Die Arrondierung des Gebiets mit einer Wohnnutzung ist auch aufgrund der verkehrlich sehr gut erschlossenen Lage sinnvoll. Durch die geplante Wohnnutzung entspricht die Planung den Zielen des „Vertrags für Hamburg – Wohnungsneubau“ und den Zielen des Bezirklichen Wohnungsbauprogramms.

Zusätzlich zur generellen Stärkung des Wohnens ist es auch Ziel des Senats, den geförderten Mietwohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu stärken. Von den im Plangebiet entstehenden Wohnungen sollen knapp 30 % als öffentlich förderfähige Mietwohnungen realisiert werden. Eine entsprechende Vereinbarung auch hinsichtlich der Verortung dieser Wohnungen im Plangebiet wird in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Das Bebauungskonzept sieht derzeit etwa 100 Wohnungen und einen Wohnanteil von etwa 11.900 m² der Brutto-Geschossfläche im MU1 und etwa 58 Wohnungen und einen Wohnanteil von etwa 4.700 m² der Brutto-Geschossfläche im MU2 vor. Da das Wohnen trotz aller programmatischen Aussagen zu seiner Stärkung immer mit anderen, renditestärkeren Nutzungen im Wettbewerb steht und langfristig eine Gefahr der Verdrängung des neuen Wohnens zum Beispiel durch Büroflächen besteht, soll der wünschenswerte Wohnanteil zweifelsfrei rechtlich abgesichert werden. Für MU1 wird eine Wohnnutzung erst ab dem 2. Obergeschoss verpflichtend festgesetzt, um eine Flexibilität hinsichtlich der Nutzungsmischung zu gewährleisten, sollten sich aufgrund der Belichtungssituation keine Wohnungen umsetzen lassen. Daher setzt der Bebauungsplan in § 2 Nummer 1 Folgendes fest:

In dem mit „MU1“ bezeichneten urbanen Gebiet sind in dem mit „(A)“ bezeichneten Teilbereich oberhalb des zweiten Obergeschosses nur Wohnungen zulässig. In dem mit „MU2“ bezeichneten urbanen Gebiet sind oberhalb des ersten Obergeschosses nur Wohnungen zulässig (vgl. § 2 Nummer 1 der Verordnung).

Um zugleich sicherzustellen, dass sich ein angemessener Anteil publikumswirksamer Nutzungen im Erdgeschoss ansiedelt, wird in § 2 Nummer 2 zudem folgende Festsetzung getroffen:

In den urbanen Gebieten ist eine Wohnnutzung in den Erdgeschossen unzulässig (vgl. § 2 Nummer 2 der Verordnung).

Nach § 6a Abs. 4 Nr. 1 Alt. 1 BauNVO kann für urbane Gebiete festgesetzt werden, dass eine Wohnnutzung im Erdgeschoss an der Straßenseite nicht zulässig ist. Die Festsetzung des Ausschlusses von Wohnnutzung im gesamten Erdgeschossbereich erfolgt auf Grundlage von § 1 Abs. 7 Nr. 1 BauNVO. Anders als Wohnnutzungen, die sich vor Einblicken durch intransparente Scheiben, Gardinen etc. schützen und daher in der hochfrequentierten Lage in den Erdgeschossen einen abweisenden Eindruck vermitteln würden, können andere Nutzungen von diesen Lagen profitieren und sich eher bewusst öffnen. Durch Einzelhandel, Gewerbe- oder Gastronomiebetriebe, die den öffentlichen Raum z.B. für Außensitzbereiche nutzen, wird eine unmittelbare Belebung des städtischen Umfelds gefördert, die durch Wohnnutzung nicht entstehen könnte. Durch die Festsetzung § 2 Nummer 2 sollen somit zur Etablierung einer vielfältigen Mischung und einer belebten Erdgeschosszone, solche Nutzungen gefördert werden, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Die Gebäude sollen dadurch im Erdgeschoss einen offenen und transparenten Charakter erhalten. Im Rahmen des Bebauungsplans wird jedoch nicht nur für die straßenseitigen Fassaden, sondern für den gesamten Erdgeschossbereich eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Grund dafür ist u.a. die innerstädtische hochverdichtete Lage, die auch für die zum Blockinneren gerichteten Fassaden im Erdgeschoss keine gesunden Wohnverhältnisse erwarten lässt. Im MU1 ist die Erdgeschosszone als Sockelgeschoss vorgesehen und soll in seiner Gesamtheit einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung stehen. Auch im MU2

soll der gesamte Erdgeschossbereich einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung stehen, um z.B. die Nutzung des Innenhofs durch Gastronomieaußenbereiche zu vereinfachen.

Klarstellend wird dargelegt, dass der Ausschluss der Wohnnutzung nur auf die Wohnung an sich und nicht die mit der Wohnnutzung verbundenen erforderlichen Nebenräume, wie z.B. Fahrradabstellflächen und Müllräume sowie die zur Erschließung der Wohnungen erforderlichen Anlagen bezieht.

Mit diesen Festsetzungen wird der angestrebte Anteil an Wohnungen im gesamten Plangebiet innerhalb der urbanen Gebiete gedeckt. Denkbar ist perspektivisch auch die Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für eine noch stärkere Durchmischung der Nutzungen mit einem höheren Anteil der Wohnfunktion am Standort (siehe hierzu auch Erläuterungen zu § 2 Nummer 1 der Verordnung). Geeignet wäre zum Beispiel die derzeit für die Büronutzung vorgesehene, nach Süden ausgerichtete Gebäudeseite im MU1. Das Wohnen soll daher nicht stärker reglementiert werden.

Es wird derzeit im Rahmen des Hochbaus geprüft, ob im MU1 in dem für Wohnen vorgesehenen nördlichen Gebäudeteil zudem eine Kindertagespflegestelle mit max. 20 Betreuungsplätzen integriert werden kann. Die Einrichtung ist im Urbanen Gebiet allgemein zulässig. Es werden im Bebauungsplan diesbezüglich keine weiteren Regelungen getroffen, weil etwa die Festlegung einer bestimmten Lage oder Größe städtebaulich nicht erforderlich ist. Zudem soll planungsrechtlich eine flexible Anpassung an sich ggf. verändernde Bedarfe ermöglicht werden. Die Herstellung und der langfristige Betrieb der Kindertagespflegestelle können jedoch durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag sichergestellt werden.

Neben den drei geplanten Hauptnutzungen (Büro, Wohnen, Gewerbe) ist das Plangebiet wie bereits beschrieben auch gut für gastronomische Nutzungen geeignet. Gastronomische Nutzungen sind im MU1 insbesondere in Bereich „An der alten Börse“ mit unmittelbarem Bezug zum Nikolaifleet und im südlichen Bereich Brodschragen, der sich hier durch die jeweiligen Gebäudekanten in Richtung Fleet öffnet vorgesehen. Im MK1 sind ebenfalls gastronomische Nutzungen im Süden und im Bereich Brodschragen vorgesehen. Im MU2 werden die gastronomischen Angebote voraussichtlich im Bereich zur Straße Alter Fischmarkt angesiedelt, da hier einerseits eine geringere Verkehrsbelastung als an der Domstraße besteht und zudem der vorhandene öffentliche Raum auch die erforderliche Tiefe für die Anordnung von gastronomischen Außenflächen verfügt.

Um für die geplante Nutzungsmischung ein angemessenes Umfeld zu schaffen und um insbesondere die Wohnnutzung vor Beeinträchtigungen zu schützen, schließt der Bebauungsplan jedoch einzelne Nutzungen aus, die im Urbanen Gebiet zulässig bzw. ausnahmsweise zulässig wären, von denen aber unerwünschte Störungen ausgehen könnten.

In den urbanen Gebieten sind Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig. Ausnahmen für glücksspielorientierte Vergnügungsstätten mit Gewinnmöglichkeit wie Spielhallen, Wettbüros und ähnliche Unternehmen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist und Tankstellen nach § 6a Absatz 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176, S. 1, 6), werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 3 der Verordnung).

Tankstellen werden ausgeschlossen, da sie die gewünschte Art der Funktionsmischung bzw. den Gebietscharakter gefährden könnten. Ziel ist die Errichtung eines gestalterisch ansprechenden funktionsgemischten Standortes. Durch den Ausschluss von flächenverbrauchenden und verkehrsintensiven Tankstellen wird dieses Ziel unterstützt. Tankstellen werden auch deshalb ausgeschlossen, weil sie eine erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastung erzeugen können und das Stadtbild deutlich entwerten.

Tankstellen können zudem durch ihren häufig 24-stündigen Betrieb erhebliche Störpotenziale für die vorhandene und geplante Wohnnutzung mit sich bringen. Da es nicht völlig unüblich ist, entsprechende Einrichtungen auch in der Innenstadt in die Erdgeschosszonen von Gebäuden zu integrieren und die hohe Verkehrsfrequenz im Umfeld des Plangebiets für Tankstellenbetreiber eine gute geschäftliche Grundlage bieten könnte, sollen Sie im Plangebiet ausgeschlossen werden, um möglichen Störungen und Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen in Folge des Kunden- und Lieferverkehrs vorzubeugen. Der Ausschluss von Tankstellen ist vertretbar, da im Umfeld des Plangebiets Tankstellen vorhanden sind (z.B. Rödingsmarkt und Amsinckstraße) und eine diesbezügliche Versorgung dementsprechend gewährleistet ist. Ausdrücklich ausgenommen von dem Ausschluss sind hingegen Ladesäulen für die E-Mobilität und ähnliche Einrichtungen für alternative Antriebsarten zu Verbrennungsmotoren im Individualverkehr.

Mit dem Ausschluss von glücksspielorientierten Vergnügungsstätten mit Gewinnmöglichkeit wie Spielhallen, Wettbüros und ähnliche Unternehmen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, soll eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Die Gefahr entsprechender Fehlentwicklungen ist im Plangebiet aufgrund der zentralen, sehr gut erschlossenen sowie sichtbaren und damit für entsprechende Betriebe attraktiven Lage verstärkt gegeben. Glücksspielorientierte Vergnügungsstätten, zu denen zum Beispiel Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zählen, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist („Sexshops“), erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten gewerblichen Nutzungen führen und den angestrebten Gebietscharakter gefährden. Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte zudem eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame bei Verzicht auf eine ansprechende

Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Durch diese offensive Werbung würde zudem die Seriosität des Auftrittes der übrigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe gefährdet. Da glücksspielorientierten Vergnügungsstätten sowie Bordellen und bordellartigen Betrieben und Sexshops grundsätzlich ein negatives Image anhaftet, können sich nachbarschaftliche Konflikte mit Nutzungen ergeben, die aufgrund eines Kunden- und Besucherverkehrs auf ein eher repräsentatives Umfeld angewiesen sind. Gerade dienstleistungsorientierte Unternehmen werden sich in einem solchen Umfeld nur noch schwer ansiedeln lassen. Dies wiederum kann Leerstände zur Folge haben, die Neuansiedlungen weiterer glücksspielorientierter Vergnügungsstätten sowie Bordelle und bordellartige Betriebe nach sich ziehen. Ein Umfeld, in dem gleichwertige Nutzungen von gegenseitigen Synergieeffekten profitieren können, kann somit nicht entstehen bzw. wieder zerstört werden. Insbesondere soll auch vermieden werden, dass Bordelle sich in den geplanten Wohnungen ansiedeln und somit eine nicht erwünschte Verdrängung der Wohnnutzung stattfindet. Zudem würden ortsfremde Nutzer in die Gebäude gezogen, sodass auch die Wohnruhe gefährdet werden könnte.

Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes sollen nicht alle Arten von Vergnügungsstätten pauschal ausgeschlossen werden. Daher fokussiert sich die Festsetzung insbesondere auf glücksspielorientierte Vergnügungsstätten. Vergnügungsstätten, die nicht dem Glücksspiel dienen, wie Kinos, Festsäle, Diskotheken, Live-Musik- oder Tanzbars können einen Beitrag zur gewünschten Durchmischung und Urbanität des Standorts leisten und sollen daher zulässig sein.

Durch die drei zur Nutzungsmischung getroffenen Festsetzungen werden im Zusammenspiel mit den Regelungen der BauNVO zum Urbanen Gebiet jene grundlegenden Vorgaben formuliert, die für eine den städtebaulichen Zielen entsprechende Entwicklung des Plangebietes für erforderlich erachtet werden. Der planungsrechtliche Rahmen wird somit die Nutzungen betreffend gezielt zunächst relativ weit ausgelegt, da durchaus denkbar ist, dass sich die Nutzungsmischung in dem ausgewiesenen Urbanen Gebiet im Rahmen der getroffenen Regelungen langfristig auch anders zusammensetzt als derzeit vorgesehen. Das vorliegende Konzept mit der Gliederung in voneinander abgrenzbare Nutzungsbausteine ist vor allem aus immobilienwirtschaftlichen Überlegungen heraus sinnvoll. Es erleichtert die Definition der jeweiligen Nutzung angemessener architektonischer Formen, die Klärung von Erschließungsfragen und nicht zuletzt auch die Vermarktung und den Betrieb der einzelnen Nutzungsbausteine. Die exakte Festlegung der konkreten Nutzungsmischung und ihre Verteilung auf die Baufelder ist jedoch städtebaulich nicht erforderlich. Grundsätzlich sind alle Nutzungsbausteine auch an anderer Stelle im Plangebiet denkbar, soweit sie nicht zur Vermeidung von Missständen ausgeschlossen werden müssen (wie z.B. partiell die Wohnnutzung). Das städtebauliche Konzept wäre zudem auch bei einer Reduzierung des Büroflächenanteils weiterhin tragfähig. Entwicklungsspielräume sollen daher im Sinne der planerischen Zurückhaltung nur dort eingeschränkt werden, wo es städtebaulich geboten ist. So wird durch die Ausweisung eines Urbanen Gebiets ein flexibler planungsrechtlicher Rahmen gesetzt, der auch langfristig eine nachhaltige Nutzungsmischung im Plangebiet ermöglicht.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen und die im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Regelungen zur Nutzungsmischung im Zusammenspiel der geplanten Angebote mit den im Umfeld bereits vorhandenen Nutzungen die Funktionsfähigkeit der Innenstadt insgesamt gestützt und insbesondere durch die vorgesehenen Wohnungen auch neue Entwicklungsimpulse ausgelöst werden.

Kinderspielflächen

Gemäß § 10 HBauO sind pro Wohneinheit 10 m² Kinderspielfläche bereitzuhalten, mindestens jedoch 100 m².

Angesichts der geplanten etwa 100 Wohneinheiten im MU1 wäre also eine Fläche von ca. 1.000 m² und im MU2 mit geplanten etwa 58 Wohneinheiten eine Fläche von 580 m² herzustellen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und dem städtebaulichen Ziel, die historischen Grenzen der Gebäudekubatur bzw. Blockstruktur zu erhalten, können die Kinderspielflächen nur im Innenhof nachgewiesen werden. Auf der im MU1 nur begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche können die erforderlichen Kinderspielflächen im MU1 mit etwa 390 m² Kinderspielflächen hergestellt werden. Die weiteren etwa 190 m² des Innenhofs werden als Bewegungsfläche angerechnet, sodass insgesamt circa 580 m² Spielfläche im MU1 nachgewiesen werden. Für die erforderlichen Spielflächen des MU2, die im gemeinsamen Innenhof des MK3 nachgewiesen werden, werden ebenfalls zu den etwa 200 m² Spielfläche weitere circa 130 m² Bewegungsfläche angerechnet, sodass insgesamt rund 330 m² Kinderspielfläche bereitgestellt werden können.

Die im Vorhaben vorgesehenen Wohnungen wären aufgrund ihrer Größe und ihrer Grundrisse in Teilen grundsätzlich auch für Familien geeignet. Es ist aufgrund der zentralen Lage jedoch davon auszugehen, dass die Zielgruppe der Familien nicht in erster Linie angesprochen wird und dass sie auch tatsächlich nicht zu den Hauptnutzern des Vorhabens zählen wird. Es ist daher gerechtfertigt die Fläche der Kinderspielfläche auf 580 m² bzw. 330 m² zu reduzieren, zumal damit der Vorgabe des Bauprüfdienst 1/2012 „Kinderspielflächen“ entsprochen wird, wonach mindestens ein Drittel der eigentlich erforderlichen Fläche nachzuweisen ist. Für das MU1 werden gemäß der aktuellen Planung 58 % und für das MU2 57 % der erforderlichen Fläche nachgewiesen, sodass diese Anforderung erfüllt wird. Gem. Kap. 7 Bauprüfdienst 1/2012 sind bei einer Unterschreitung der Mindestgröße die Qualität der Spielangebote und der Flächengestaltung zu erhöhen. Der Nachweis erfolgt durch einen qualifizierten Freiflächenplan im Baugenehmigungsverfahren.

Die Flächen werden vor allem für Kleinkinderspiel ausgestattet, sodass für diese weniger mobilen Kinder, die im Allgemeinen zudem mehr Zeit zuhause verbringen als ältere Kinder und Jugendliche, wohnungsnahe Spielflächen vorhanden sind.

Attraktive Angebote für größere Kinder und Jugendliche lassen sich aufgrund der hierfür ausschließlich im Innenhof zur Verfügung stehenden Fläche nicht herstellen. Wegen der Nähe zu den angrenzenden Wohnnutzungen wären hier zudem Konflikte z.B. wegen der entstehenden Spielgeräusche zu befürchten. Größere Kinder und Jugendliche müssen daher auf die großen und zum Teil sehr gut ausgestatteten Spielflächen in einer Entfernung von ein bis zwei km ausweichen, z.B. Grasbrookpark, Lohsepark, Alter Elbpark und Große Wallanlagen (Planten und Blumen).

5.1.2 Kerngebiet

Um die in Teilen bereits vorhandene und in Teilen zukünftig angestrebte bauliche Nutzung im Plangebiet mit vorwiegend Büronutzungen und ergänzenden untergeordneten Nutzungsbausteinen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden als Art der baulichen Nutzung Kerngebiete (MK1, MK2 und MK3) gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Gemäß § 7 Absatz 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Die Festsetzung eines Kerngebiets erfolgt für das Plangebiet neben der tatsächlichen angestrebten Nutzungsstruktur auch aufgrund der zentralen Lage in der Hamburger Innenstadt. In der weiteren Umgebung des Plangebiets sind folglich überwiegend Büro- und Verwaltungsgebäude vorhanden, sodass die Festsetzung als Kerngebiet dem bestehenden Gebietscharakter entspricht. Durch die festgesetzten Nutzungen reagiert das Gesamtvorhaben auf die bestehende Vorprägung und fügt sich gut in die Nutzungsstruktur der Umgebung ein.

Das Plangebiet eignet sich für eine Büronutzung darüber hinaus, weil an diesem zentralen und überdurchschnittlich gut erschlossenen Standort aufgrund der Strukturierung des Umfelds eine entsprechende Nachfrage erwartet werden kann. Die Lage in der Hamburger Altstadt eröffnet Unternehmen zudem die Möglichkeit, sich in einem ansprechenden Gebäudeensemble angemessen zu präsentieren. Für die geplante Büronutzung eignet sich der Standort ferner, weil er für Angestellte aus dem gesamten Stadtgebiet leicht und vor allem auch mit dem ÖPNV zu erreichen ist.

Für die ergänzend vorgesehenen Nutzungen kann einerseits aufgrund der entstehenden Arbeitsplätze eine Nachfrage erwartet werden, andererseits sind aber auch Synergieeffekte mit umliegenden Einrichtungen zu erwarten. So kann davon ausgegangen werden, dass beispielsweise gastronomische Angebote durch die Beschäftigten genutzt werden und – gerade in den Sommermonaten – auch einen positiven Effekt auf die Belebung des öffentlichen Raums, insbesondere entlang des Nikolaifleets und der dortigen Platzfläche Bei der alten Börse haben werden. Diese ergänzenden Nutzungen sollen zudem im Erdgeschossbereich zu einer Belebung außerhalb der Büro- und Geschäftszeiten und damit zur Steigerung der Attraktivität dieses Bereiches der Altstadt beitragen.

Die Realisierung der Büronutzung und der ergänzenden Nutzungsbausteine wird durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag sichergestellt. Aus städtebaulichen Gründen sind langfristig und angesichts der unbegrenzten Geltungsdauer eines Bebauungsplans jedoch auch andere in einem Kerngebiet zulässige Nutzungen bzw. eine andere Nutzungsmischung am Standort denkbar. Die Festsetzungen im Bebauungsplan orientieren sich daher an dem auch bei langfristiger Betrachtung städtebaulich sinnvollen und verträglichen Nutzungsspektrum. Gründe für eine deutliche Einschränkung des im Plangebiet zulässigen Nutzungsspektrums bestehen daher nicht. Ein vorrangiges öffentliches Interesse, das auf die unabsehbare Geltungsdauer eine weitere Festschreibung erforderlich macht, ist nicht erkennbar. Hier genießt, angesichts der langen Nutzungsdauer von Immobilien, deren flexible und nachhaltige Nutzbarkeit innerhalb des Kerngebiets im Rahmen der Abwägung ein gewisses Gewicht. Die Festsetzung eines Kerngebiets mit einem breiten Spektrum zulässiger Nutzungen soll auch langfristig eine Entwicklung des Plangebiets in wirtschaftlich tragfähiger Form ermöglichen und berücksichtigt somit auch private Interessen.

Von den obigen Ausführungen werden aus städtebaulichen Gründen nur wenige der in einem Kerngebiet dem Grundsatz nach zulässigen Nutzungen ausgenommen. Sie sollen am Standort nicht entstehen. Der Bebauungsplan setzt daher fest:

In den Kerngebieten sind Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie glücksspielorientierte Vergnügungsstätten mit Gewinnmöglichkeit wie Spielhallen, Wettbüros und ähnliche Unternehmen sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist und Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung).

Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten, Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie dem Ausschluss von Ausnahmen für Tankstellen soll, wie in den urbanen Gebieten, eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Für die weitere städtebauliche Begründung wird auf Ziffer 5.1.1 verwiesen.

Im Hinblick auf ein möglichst langfristiges Planungsrecht und der Schaffung einer Entwicklungsmöglichkeit für eine zukünftig höhere Durchmischung mit der Wohnfunktion, soll das Wohnen in den Kerngebieten nicht ausgeschlossen werden. Somit besteht für das gesamte Plangebiet die Möglichkeit, Wohnungen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO ausnahmsweise zuzulassen, sofern der Gebietscharakter nicht überformt wird und gesunde Wohnverhältnisse (z.B. Belichtung, Wohnruhe) sichergestellt werden können.

Bei der Aufstellung des Innenstadtbauungsplans (Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49) konnte aufgrund der vorliegenden Daten für vergleichbare Standorte entlang dicht bebauter innenstadtnaher Straßenzüge die Einschätzung getroffen werden, dass in keinem Teil des Plangebiets das Wohnen im Kerngebiet von vornherein ausgeschlossen werden muss. Dies soll somit auch für den vorliegenden Bebauungsplan gelten.

Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe liegen für das Plangebiet nicht vor (vgl. Ziffer 5.7.3), sodass keine weiteren einschränkenden Festsetzungen des Innenstadtbauungsplans herangezogen werden.

Da die Wohnnutzungen innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sind, ist sichergestellt, dass die gewerblichen Nutzungen überwiegen werden und der Charakter der Kerngebiete nicht gefährdet ist. Außerdem bleibt über die zu stellenden Bauanträge im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens die Steuerungsfunktion für den Anteil der Wohnnutzung erhalten.

5.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Die Umsetzung des intensiv abgestimmten Bebauungskonzeptes bildet die wesentliche planerische Zielsetzung des Bebauungsplans ab. Die sehr differenziert entsprechend des Funktionsplans und dessen Fortschreibung definierten dreidimensionalen Baufelder stellen sicher, dass die zulässige Bebauung in ihrer Kubatur städtebaulich mit der angrenzenden Bestandsbebauung harmoniert, zugleich aber geeignet ist, den gewünschten eigenständigen Charakter auszubilden. Es wird eine dem Standort angemessene bauliche Dichte durch die Regelungen

zum Maß der baulichen Nutzung in Kombination mit den Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht.

Die Lage und Abmessung der Gebäude werden dabei durch Baugrenzen und Baulinien bestimmt, die als strenge Baukörperfestsetzungen mit sehr geringen Planungstoleranzen festgesetzt sind. Durch die Baugrenzen und Baulinien werden für die Neubauten die relevanten städtebaulichen Fluchten bzw. Raumkanten zu den umgebenden Straßenräumen Domstraße und Große Reichenstraße sowie zu dem mit einem Gehrecht belegten Bereich Brodschragen und dem Fußgängerbereich am Wasser (Bei der Alten Börse) definiert.

Es werden somit neben der Bestandssicherung im Bereich Dornbusch/Brodschragen sowie des denkmalgeschützten Gebäudes an der Ecke Alter Fischmarkt / Domstraße im Neubaubereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, eine moderne Interpretation der Blockrandbebauung mit einem dichten baulichen Rand und nutzbaren Innenhöfen inklusive Spielflächen zu realisieren.

5.2.1 Baugrenzen

Auf der Grundlage von § 23 Absatz 1 in Verbindung mit § 23 Absatz 3 BauNVO werden Regelungen zu Baugrenzen getroffen. Für alle festgesetzten Baugrenzen gilt, dass gemäß § 23 Absatz 3 BauNVO Überschreitungen durch Gebäudeteile in geringfügigem Ausmaß zugelassen werden können. Ein Zurückbleiben der Gebäude hinter der festgesetzten Baugrenze ist hingegen planungsrechtlich auch in größerem Umfang möglich. Aufgrund der konkret vorliegenden Planung ist davon jedoch nicht auszugehen, sodass die beschriebenen städtebaulichen Ziele durch die festgesetzten Baugrenzen überwiegend sicher erreicht werden können.

Insgesamt werden drei Baublöcke neu errichtet. Sie können wie folgt beschrieben werden, beginnend im Norden im Bereich „Domstraße“:

Der erste Baublock, bestehend aus dem MK3 und dem MU2 wird von der Domstraße sowie der Große Reichenstraße und der Straße Alter Fischmarkt umgrenzt. Der hier festgesetzte Baublock schließt das denkmalgeschützte Bestandsgebäude im Norden des Baublocks mit ein und wird größtenteils durch Baugrenzen gesichert. Die Festsetzungen der Baugrenzen erfolgen zur Fassung und Fortführung der innerstädtischen Raumkanten an der Große Reichenstraße und der Domstraße. Dabei grenzen die Baugrenzen unmittelbar an die Straßenbegrenzungslinien, so dass innenstadttypische Strukturen ohne Vorgartenzonen abgebildet werden können. Entlang der Domstraße weist der Block eine Länge von etwa 95 m auf und ist etwa 17 m tief. Ungefähr in der Mitte des Baublocks bilden die Baugrenzen durch ein nach innen gerichtetes Dreieck die Eingangssituation wieder. Entlang der Straße Alter Fischmarkt ist der Block ca. 75 m lang, während seine Tiefe bei 14,8 bzw. 14,7 m in einigen Bereichen leicht variiert. Die südliche Seite entlang Große Reichenstraße ist ebenfalls etwa 75 m lang und weist eine Tiefe von etwa 17 m auf. Die festgesetzten Gebäudetiefen orientieren sich dabei an den Erfordernissen der geplanten Büro- und Wohnnutzung, wobei die Funktionsfähigkeit anhand detaillierter Grundrisse bereits genau überprüft wurde. Weiterhin wird mittels der Baugrenzen festgesetzt, dass das Innere des Blocks von einer Bebauung freigehalten wird, um eine ausreichende Besonnung und Belüftung der zum Innenhof gewandten Gebäudeseite zu sichern und die Mindestgröße für einen lärmabgewandten Freiraum innerhalb der Blockstruktur zu sichern. Im südwestlichen Bereich grenzt eine von der Domstraße und der Große Reichenstraße zurückversetzte Baugrenze den zurückgestaffelten elfgeschossigen Gebäudeteil ab.

An der rückwärtigen Seite der Domstraße wird eine Baulinie festgesetzt (siehe Ziffer 5.2.2).

Weiter südlich, unmittelbar westlich der Domstraße, befindet sich der zweite Baublock (MK1), der im Norden durch die Große Reichenstraße, im Westen durch den Bereich Brodschranen und im Süden durch das Nikolaifleet begrenzt wird. Die zur Domstraße gewandte Gebäudeseite weist eine Länge von etwa 65 m auf, der Baublock weist hier eine Tiefe von rund 14,6 m auf. Die Gebäudeseite parallel zur Großen Reichenstraße ist ca. 30 m lang, die Gebäudetiefe beträgt ebenfalls etwa 14,6 m. Der Bereich Domstraße / Große Reichenstraße wird nicht als typische Ecksituation ausgebildet, sondern mit einer ca. 20 m langen Baugrenze verbunden, so dass das Gebäude eine Raumkante in Richtung des Kreuzungsbereichs ausbildet. Diese abgeflachte Ecksituation wird durch eine Baulinie im Bereich Große Reichenstraße / Brodschranen wiederholt (siehe Ziffer 5.2.2). Parallel zum Nikolaifleet beträgt die Gebäudelänge bzw. die Länge der Arkaden ca. 20 m. Das Gebäude weist an dieser Stelle aufgrund der sich nach Süden verjüngenden Gebäudekubatur eine Tiefe von etwa 26,1 m einschließlich der südlichen Arkaden auf. Entlang der Domstraße sichert eine Baugrenze die Fassung und Fortführung der innerstädtischen Raumkanten. Dabei grenzt die Baugrenze unmittelbar an die Straßenbegrenzungslinie, so dass auch hier innenstadttypische Strukturen entstehen. Im Norden, Osten und Westen sichern zurückversetzte Baugrenzen eine Rückstaffelung des Gebäudes oberhalb des siebten bzw. achten Obergeschosses. Die rückwärtigen Baugrenzen ermöglichen die Entstehung eines begrünten Innenhofs auf einer zweigeschossig darunter liegenden Bebauung, wodurch eine ausreichende Besonnung und Belüftung der zum Innenhof gewandten Gebäudeseiten des Baublocks gesichert wird.

Die nördliche, westliche und südliche Grenze des Baublocks wird über Baulinien gesichert (siehe Ziffer 5.2.2).

Der dritte Baublock (MU1) wird durch die Straßen Trostbrücke und Neß, den Bereich Brodschranen sowie dem Fußgängerbereich Bei der Alten Börse begrenzt. Angrenzend an den Fußgängerbereich Bei der Alten Börse weist der Block eine Gebäudelänge von etwa 60 m und ermöglicht eine Gebäudetiefe von ca. 17,3 m. An der Trostbrücke beträgt die Länge des Baublocks etwa 45 m, parallel zur Straße Neß ca. 50 m, die Gebäudetiefe beträgt hier ebenfalls jeweils ca. 16,2 m. Die festgesetzten Gebäudetiefen orientieren sich dabei an den Erfordernissen der geplanten Büronutzung im südlichen Gebäuderiegel und der geplanten Wohnnutzung im nördlichen Bereich, wobei die Funktionsfähigkeit anhand detaillierter Grundrisse bereits genau überprüft wurde. Da die Erschließung der Wohnnutzung durch den Innenhöfen zugewandten Laubengänge erfolgen soll, wurden diese Laubengänge mit etwa 1,5 m Breite ebenfalls der Gebäudetiefe zugeschlagen. Angrenzend an den Bereich Bei der Alten Börse wird eine um ca. 3,1 m nach Norden versetzte Baugrenze festgesetzt, um die Rückstaffelung des Gebäudes oberhalb des fünften Obergeschosses gemäß des weiterentwickelten Wettbewerbsergebnisses zu sichern. In Westen, Norden und Osten staffeln sich die Baugrenzen ebenfalls oberhalb des sechsten und siebten Obergeschosses um jeweils ca. 1,3 m zurück. Die inneren Baugrenzen ermöglichen hier einen größtmöglichen Innenhof oberhalb des Erdgeschosses bei Einhaltung der mindestens erforderlichen Bebauungstiefen entsprechend den beabsichtigten und möglichen Nutzungen. Auch hier wird das Innere des Blocks von einer Bebauung oberhalb des ersten Obergeschosses freigehalten, um eine ausreichende Besonnung und Belüftung der zum Innenhof gewandten Gebäudeseiten zu sichern und einen qualitätsvollen Freibereich im Innern der Blockstruktur umsetzen zu können. Von einem anteiligen Erhalt der Bestandsfassade des Altbaus musste nach umfangreicher Prüfung aus technischen

Gründen abgesehen werden. Die Festsetzung der Baugrenzen und -linien berücksichtigt jedoch weitgehend die vom öffentlichen Raum derzeit wahrnehmbare Kubatur des Altbaus.

Um die vorgenannten Ziele zu verwirklichen, sind die durch den Bebauungsplan eröffneten Spielräume hinsichtlich der Stellung der Hauptbaukörper relativ klein. Grundsätzlich müssen alle baulichen Anlagen innerhalb der festgesetzten Baugrenzen liegen. Dies gilt auch für Balkone, die keine Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind und außerhalb der Baugrenzen nicht verwirklicht werden können. Lediglich Rücksprünge durch Gebäudeteile, die hinter der Baugrenze zurückbleiben, sind grundsätzlich zulässig.

Zur Schaffung hochwertiger Wohnungen im Bereich nach heutigem Standard sollen den einzelnen Einheiten private Freiräume in Form von Balkonen, Loggien oder Terrassen zugewiesen werden. Dies betrifft insbesondere das MU2, da für Wohnungen im MU1 bereits durch den geplanten Laubengang an der Fassade zum Blockinnenhof private Freiräume entstehen. Die genannten Elemente können im Bebauungsplan jedoch nicht in Form einer präzisen Baukörperfestsetzung gesichert werden, da ihre konkrete Lage noch nicht abschließend bekannt ist und jeweils erst im Rahmen der weiteren Hochbauplanung entwickelt wird. Es sollen daher im Sinne einer Angebotsplanung Spielräume für ihre genaue Anordnung und Dimensionierung verbleiben.

Um die Errichtung von Balkonen grundsätzlich zu ermöglichen, wird folgende Festsetzung getroffen:

In dem mit „MU2“ bezeichneten urbanen Gebiet ist an den rückwärtigen, zum Innenhof ausgerichteten Fassaden eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Loggien oder Terrassen bis zu einer Tiefe von 2,3 m auf maximal 35 vom Hundert (v. H.) der Länge einer Fassade jedes Geschosses zulässig. Eine Überschreitung der zu den öffentlichen Verkehrsflächen ausgerichteten Baulinien und Baugrenzen ist nicht zulässig. (vgl. § 2 Nummer 5 der Verordnung).

Durch die festgelegten Größenbeschränkungen wird sichergestellt, dass das Verhältnis zwischen Wohngebäude und Balkonen in den Proportionen angemessen ist. Sie ermöglichen gleichzeitig für die Bewohner gut nutzbare Außenwohnbereiche in angemessenen Größen.

Die festgesetzten Höchstmaße der Baugrenzenüberschreitung durch Balkone sowie die Beschränkung auf 35 Prozent der jeweiligen Fassadenlänge stellt sicher, dass sie als untergeordnete Bauteile wahrgenommen werden. Mit der Fassadenlänge ist die jeweilige Länge der Einzelfassade (z.B. der Westfassade) eines Geschosses gemeint, nicht die Summe der Fassaden eines Geschosses. Andernfalls wäre es zulässig, dass z. B. eine Westfassade mit einem durchgehenden Balkonband versehen wird, wenn die anderen Fassaden keine Balkone erhalten. Ein solcher Balkon würde aber nicht mehr als untergeordnetes Bauteil wahrgenommen werden.

Durch die festgesetzten maximalen Überschreitungen wird die Regelungswirkung der festgesetzten Baugrenze im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Baufluchten erhalten.

Mit der Festsetzung wird ermöglicht, dass die Balkone der Bebauung im MU2, in das angrenzende MK3 auskragen. Angesichts der festgesetzten GRZ von 1,0 und der Eigentumsverhältnisse sind keine Konflikte bei der Genehmigungsplanung zu erwarten.

Klarstellend wird ergänzend festgesetzt, dass eine Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien zu den öffentlichen Verkehrsflächen nicht zulässig ist, um ein Auskragen über öffentlichen Grund zu vermeiden.

Im Bestandsbaublock im MK2 wird innerhalb des Innenhofs ebenfalls eine Baugrenze festgesetzt. Auf diese Weise soll zum einen die bestehende Gebäudekubatur abgesichert werden. Zum anderen soll jedoch auch die Möglichkeit entstehen, im Falle einer bestandsersetzenden Neubebauung einen großzügigeren Innenhofbereich auszubilden.

5.2.2 Baulinien

In einigen Bereichen des Plangebiets wird die Regelungswirkung von Baugrenzen aus städtebaulichen Gründen nicht für ausreichend erachtet, um die abgestimmte und gewünschte Kubatur zweifelsfrei zu sichern. Es handelt sich dabei um jene Bereiche, in denen eine besondere bauliche Dichte durch die Höhe der Baukörper und der Gebäudestellung erreicht werden soll. Diese bauliche Konfiguration ist wesentliches Entwurfselement der in dem Wettbewerb ausgewählten Konzepte. In diesen Bereichen ist zudem die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen gemäß § 6 HBauO bei Realisierung der geplanten Bebauung nicht möglich (vgl. Ziffer 5.3.3).

Es werden in diesen Bereichen daher auf der Grundlage von § 23 Absatz 1 und 2 BauNVO Baulinien festgesetzt. Diese stellen sicher, dass durch die Bebauung unabhängig von den späteren Eigentumsverhältnissen und etwaigen nachbarschaftlichen Regelungen die städtebaulich wünschenswerten Gebäudefluchten realisiert werden. Ein Zurückweichen der Bebauung ist hier nicht gewünscht.

Einer der Bereiche, in denen die Bebauung zwingend in einer bestimmten Lage errichtet werden soll, ist die westliche Gebäudekante des Innenhofbereichs im MK3. Aufgrund der besonderen dreieckigen Blockstruktur wäre bei Berücksichtigung der regulären Abstandsflächen hier nur Gebäudetiefen möglich, die nicht praktikable und unökonomische Grundrisse erzwingen würden. Zudem könnte der Innenhof des Baublocks nicht durch klare Raumkanten gefasst werden, sondern würde, wie im Bestand, fragmentiert bleiben. Dies widerspräche der städtebaulichen Absicht einer Neuordnung des Baublocks einschließlich Ausbildung eines zwar kleinen aber die städtebauliche Situation deutlich verbessernden Innenhofs. Folglich wird der Ausbildung einer klaren städtebaulichen Figur entsprechend des Wettbewerbsergebnisses Vorrang eingeräumt (vgl. Ziffer 5.3.3 Abstandsflächen).

Das Erreichen einer besonderen architektonischen Dichte ist auch im MK1 und MU1 im Bereich der Große Reichenstraße und zur öffentlichen Durchwegung im Bereich Brodschragen beabsichtigt, für das MU1 zudem für den Bereich Trostbrücke und im MK1 zudem im südlichen Bereich am Nikolaifleet. In den Bereichen, die an öffentliche Straßenverkehrsflächen angrenzen, soll mit der Festsetzung von Baulinien das ursprüngliche Bild des gründerzeitlichen Baublocks vervollständigt, beziehungsweise erhalten bleiben. Dies soll unabhängig von den festgesetzten und/oder realisierten Gebäudehöhen und den daraus resultierenden Abstandsflächen geschehen. Aus diesem Grund werden auch hier Baulinien festgesetzt, um ein Zurückweichen der Bebauung zu verhindern.

Im Bereich Brodschragen ist das städtebauliche Ziel, die Fußgängerführung von der Innenstadt in die HafenCity aufzuwerten und attraktiver zu machen. Hierfür kann eine städtebauliche Leitfunktion durch eine gewisse Dichte erreicht werden. Durch die Belebung der Erdgeschosszonen soll diese Funktion verstärkt werden. Die Wegeverbindung wird eine deutliche bauliche

Fassung erhalten, was im Zusammenspiel mit den im Erdgeschoss des Gebäudes geplanten Nutzungen mit Publikumsverkehr zu ihrer Belebung beitragen soll. Die beabsichtigte Öffnung in Richtung Nikolaifleet, die durch die nach Osten und Westen abknickenden Baulinien erreicht wird, kann zudem nur umgesetzt werden, indem im nördlich angrenzenden Bereich ein städtebaulich höher verdichteter Bereich entsteht. Ein Zurückbleiben der Bebauung ist hier somit nicht städtebauliches Ziel, sodass auch in diesem Bereich Baulinien festgesetzt werden.

Eine besondere Bedeutung kommt zudem der südlichen Raumkante des MK1 zu. Gemäß des Wettbewerbsergebnisses soll das Gebäude mit seinen Arkaden unmittelbar an das Nikolalifleet anschließen, um eine städtebaulich markante Raumkante zur Wasserseite ausbilden und eine attraktive Fußgängerverbindung mit Bezug zur Wasserfläche zu ermöglichen. Ein Zurückweichen der Bebauung an dieser Stelle würde somit dem abgestimmten städtebaulichen Konzept widersprechen, sodass auch in diesem Bereich eine Baulinie festgesetzt wird.

Darüber hinaus werden für das MK2 zwischen Brodschangen, Dornbusch und Große Reichenstraße Baulinien festgesetzt. Sie sichern so den teils denkmalgeschützten Bestand und stellen gleichzeitig sicher, dass auch im Falle eines Neubaus die städtebaulich gewünschten Gebäudekubaturen bestehen bleiben.

5.2.3 Unterirdische Baugrenze

Es ist ein Ziel der Planung, die Gestaltungsqualitäten der nicht überbauten Grundstücksflächen und des öffentlichen Raums zu entwickeln. Mit den angestrebten Nutzungen und der geplanten städtebaulichen Dichte geht ein entsprechender Bedarf an Stellplätzen einher. Da die Unterbringung des ruhenden Verkehrs maßgeblich für die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes und der Freiräume ist, ist die Realisierung von Tiefgaragen geplant, die in den Baugebieten MU1, MK1 und MK3 vorgesehen werden.

Innerhalb dieser Tiefgaragen werden die gemäß § 48 HBauO notwendigen Stellplätze für die Nutzungen im MU 1, MU 2, MK1 und MK3 vorgesehen. Des Weiteren sind in den Untergeschossen Fahrradplätze geplant.

Da aufgrund der die Tiefgarage ergänzenden wünschenswerten Mobilitätsangebote und der Planung der eigentlichen Hauptgebäude mit Abstell-, Technik- und Versorgungsräumen noch nicht absehbar ist, ob innerhalb des Untergeschosses ausschließlich Nutzungen entstehen, die auf der Grundlage von § 23 Absatz 5 BauNVO außerhalb der Baugrenzen zugelassen werden können, wird für die Untergeschosse im MK1, MU1 und MK3 eine unterirdische Baugrenze festgesetzt. Es wird somit die für die weitere Planung und die perspektivische Entwicklung von Mobilitätsangeboten erforderliche Flexibilität erreicht. Insbesondere wird gewährleistet, dass die Anordnung der jeweiligen Nutzungen nach rein funktionalen und nicht formalen Kriterien erfolgen kann. Zugleich wird durch die Eingrenzung „unterirdisch“ garantiert, dass die Gebäudeteile nicht mehr als 1,40 m über das Gelände hinausragen werden und aufgrund der Lage im Innenhof sowie unter Brodschangen somit räumlich nicht in Erscheinung treten. Es ist daher sichergestellt, dass durch die Tiefgarage keine oberirdischen baulichen Anlagen entstehen, sondern der Bereich einer qualitätsvollen Freiraumgestaltung zugänglich ist.

Um die vorgenannten Ziele bzgl. der Gestaltungsqualität der Freiräume und des öffentlichen Raumes angesichts der unbegrenzten Geltungsdauer des Bebauungsplans auch langfristig planungsrechtlich zu sichern, setzt der Bebauungsplan zudem Folgendes fest:

In den Baugebieten sind Pkw- und Lkw-Stellplätze nur innerhalb von Tiefgaragen und Gebäuden innerhalb der über- und unterbaubaren Grundstücksflächen zulässig (vgl. § 2 Nummer 6 der Verordnung).

Somit wird gewährleistet, dass die für die vorgesehenen Nutzungen erforderlichen Stellplätze ausschließlich innerhalb von Gebäuden bzw. Tiefgaragen und somit städtebaulich vorteilhaft untergebracht werden. Bei einer oberirdischen Unterbringung von Stellplätzen im Freiraum würden der grundsätzliche städtebauliche Entwurf, die gewünschte hochwertige Gestaltung im Baugebiet aber auch der angrenzenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen massiv in Frage gestellt werden. Denn eine Unterbringung der Stellplätze hätte entsprechende negative Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Freiraumqualität zur Folge, die durch die Festsetzung vermieden werden.

5.3 Maß der baulichen Nutzung

Dem Bebauungsplan liegt mit den Funktionsplänen ein intensiv abgestimmtes städtebauliches Konzept zugrunde. Die in den Wettbewerbsverfahren prämierte Bebauungsstruktur wird im Bebauungsplan neben den beschriebenen engen Baukörperfestsetzungen planungsrechtlich auch durch Festsetzungen zu Grundflächenzahlen (GRZ), Gebäudehöhen (GH) sowie die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß bzw. teilweise als Mindest- und Höchstmaß fixiert. Es wird somit sichergestellt, dass die angestrebte und für städtebaulich verträglich befundene Baumasse realisiert werden kann. Im Zusammenspiel der GRZ mit der GH und den überbaubaren Grundstücksflächen wird für Baublöcke somit das Obermaß der im Gesamtquartier für verträglich erachteten baulichen Dichte definiert. Durch die Festsetzungen wird somit ausreichend sichergestellt, dass das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept, welches aus dem hochbaulichen Realisierungswettbewerb „Stadtbaustein Domstraße“ bzw. dem hochbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb „Entwicklung der Nikolai-Insel“ hervorgegangen ist, umgesetzt werden kann. Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) kann daher verzichtet werden.

5.3.1 Grundflächenzahl als Höchstmaß

Im Plangebiet wird für alle Teilbereiche eine GRZ von 1,0 festgesetzt, die im Wesentlichen die bereits vorhandene Versiegelung durch Gebäude und Hofflächen abbildet.

Dabei wird nicht zwischen einer Über- oder Unterbebauung unterschieden, weil dies angesichts des festgesetzten Werts von 1,0 z.B. in Bezug auf die Umweltschutzgüter ohne Belang ist. Die Festsetzung der GRZ stellt somit in erster Linie sicher, dass das mit den abgestimmten Funktionsplänen vorliegende städtebauliche Konzept nicht nur über die überbaubaren Grundstücksflächen, sondern auch in Hinblick auf die Maßfestsetzungen eindeutig abgesichert wird.

Das nach § 17 BauNVO als Orientierungswert empfohlene Maß der baulichen Nutzung für Kerngebiete von 1,0 wird damit in Hinblick auf die GRZ ausgeschöpft.

Es ist zudem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Schutzgüter die Bestandssituation zu berücksichtigen und somit in die Abwägung einzustellen, dass es sich bei dem Plangebiet um ein intensiv bebautes Gebiet handelt, das derzeit eine bauliche Dichte aufweist, die an die zukünftig ermöglichten Werte heranreicht. So kommt es durch die Ausschöpfung des Orientierungswerts nach § 17 BauNVO gegenüber der Bestandssituation zu keinen zusätzlichen

Belastungen bzw. aufgrund der vorgesehenen Freiflächengestaltung in den überbauten Innenhöfen, im Bereich Brodschragen und Bei der Alten Börse sogar zu einer Verbesserung.

Die GRZ von 1,0 entspricht zudem der innerstädtischen Lage und ermöglicht eine hohe Ausnutzung der zentralen und bereits versiegelten Flächen. Dadurch wird an einer bereits sehr gut erschlossenen Lage im Stadtgebiet die Möglichkeit zur Ansiedlung neuer Nutzungen geschaffen, die einer Inanspruchnahme des Außenbereichs vorzuziehen ist.

Für die urbanen Gebiete (MU1 und MU2) wird aus denselben Gründen ebenfalls eine GRZ von 1,0 festgesetzt.

Die Festsetzungen für die Urbanen Gebiete ermöglichen somit in Teilen eine Überschreitung der Orientierungswerte für Obergrenzen des § 17 BauNVO. In Verbindung mit den festgesetzten Gebäudehöhen ist zudem ersichtlich, dass auch die für die Geschossflächenzahl (GFZ) vorgegebenen Orientierungswerte von 3,0 im MK und MU im gesamten Plangebiet überschritten werden können. Nach Berechnungen aufbauend auf dem derzeitigen Planungsstand, kann die GFZ im MK1 zwischen 6,5 und 7, im MK2 zwischen 5,5 und 6, im MK3 zwischen 6,5 und 7, im MU1 zwischen 8,0 und 9,0 und im MU2 zwischen 7 und 8 liegen.

Mit der Novellierung des BauGB und der BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Juni 2021 (Baulandmobilisierungsgesetz) hat der Gesetzgeber die bisher geltenden Dichteobergrenzen aus dem ehemaligen § 17 Abs. 1 der vormals geltenden BauNVO in die weniger starren Orientierungswerte für Obergrenzen verändert. Gleichzeitig wurde das Erfordernis ausgleichender Umstände oder Maßnahmen bei einer Überschreitung dieser ehemaligen Obergrenzen nach § 17 Abs. 2 der vormals geltenden BauNVO ersatzlos gestrichen. Gleichwohl sollen die maßgebenden Aspekte, die bei der Abwägung der Überschreitung der Orientierungswerte zu berücksichtigen sind, nachfolgend beschrieben werden.

Überschreitung der Orientierungswerte für Dichteobergrenzen

Städtebauliche Gründe für die erhöhten GRZ und GFZ-Werte

Die hohen GRZ- und die ermöglichten GFZ-Werte resultieren aus dem im vorangegangenen Wettbewerbsverfahren intensiv vorabgestimmten Bebauungskonzept, welches insbesondere auch mit Blick auf das Erfordernis des Einfügens in die bauliche Umgebung erarbeitet wurde. Ziel ist das Anknüpfen an die angrenzenden Gebäudestrukturen sowie an den denkmalgeschützten, zu erhaltenden Bestandsbaukörper. Weiterhin soll auch eine diesem spezifischen Standort gerecht werdende Akzentuierung in der Kubatur der Neubaukörper umgesetzt werden, zwecks Schaffung einer spannenden und für den Standort bereichernden Adresse. Aus folgenden Gründen kann das Umweltschutzziel gemäß § 1a Absatz 2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ erreicht werden:

- Die hohe Dichte ist städtebaulich gerechtfertigt, um die bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur versorgten Bereich zu konzentrieren. Die räumliche Konzentration der Baukörper soll eine möglichst flächensparsame Entwicklung bewirken, die auch aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist. Es gilt, die bauliche Nutzung von unversiegelten Freiflächen im Außenbereich möglichst zu vermeiden und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB sicherzustellen.
- Die hohe Dichte ist ferner aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um das zugrunde liegende planerische Konzept mit einer besonderen Adressierung durch einen markanten Städtebau an diesem stadträumlich hochzentralen Standort umzusetzen.

- Das Plangebiet ist bereits bebaut und weist einen hohen Versiegelungsanteil auf. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine Nachverdichtung (insbesondere im Bereich des MU2 und MK3) ermöglicht. Es wird somit eine bessere Ausnutzung des ohnehin schon vorhandenen hohen Versiegelungsanteils im Plangebiet ermöglicht.
- Es handelt sich um eine zentrale Lage in der Hamburger Innenstadt mit sehr gutem ÖPNV-Anschluss. In dieser Lage sind verdichtete Bauformen städtebaulich angemessen und erforderlich. Es ist explizites Ziel von Funktions- und Bebauungsplanung, an diesem Standort eine verdichtete, urbane Bebauung zu entwickeln. Es ist des Weiteren gewünscht, an dem Standort ein Vorhaben zu realisieren, das die im Plangebiet und im näheren Umfeld bereits vorhandene Dichte aufgreift und zudem an der Ecke Domstraße/ Große Reichenstraße einen moderaten hochbaulichen Akzent setzt.
- Die festgesetzten Dichteparameter gewährleisten ein ortsbildverträgliches Einfügen des neuen Quartiers in die unmittelbar angrenzende, teilweise ebenfalls sehr dichte Bebauung und ermöglichen eine bestandskonforme Weiterentwicklung des Plangebietes.

Prüfen von Auswirkungen

Durch die im Vergleich zu den Orientierungswerten des § 17 BauNVO erhöhten ermöglichten Dichtewerte kommt es im Plangebiet zu Auswirkungen auf die in die Abwägung einzustellenden Umweltbelange. Entsprechende Auswirkungen sind jedoch auch bei einer den Orientierungswerten nach § 17 BauNVO entsprechenden Bebauung dem Grundsatz nach zu unterstellen. Im Rahmen der Bauleitplanung müssen daher nur jene Auswirkungen betrachtet werden, die Folge der zusätzlichen Überschreitung sind.

Die Überschreitung des Orientierungswerts nach § 17 BauNVO bedeutet für die urbanen Gebiete einen höheren Versiegelungsgrad und in Bezug auf die GFZ für die urbanen Gebiete und die Kerngebiete eine höhere bauliche Dichte als in der BauNVO vorgesehen. Daraus folgt:

- Als positive Auswirkung ist für das MK2 die Ermöglichung der bestandskonformen Erhaltung der vorhandenen Bebauung zu nennen. Im Falle von größeren Umbauten oder bestandsersetzenden Neubauten soll der innerstädtischen Lage angemessen auch zukünftig eine am Standort bereits (teilweise historisch) entwickelte Dichte beibehalten können.
- Für das MK1, MK3, MU1, MU2 besteht durch die Festsetzungen des Bebauungsplans die Möglichkeit für die Realisierung der gewünschten urbanen Bebauungsstruktur, die das Stadtbild weiterentwickelt und dem Standort angemessen ist. Die erhöhten GRZ- und GFZ-Werte ergeben sich dabei unter anderem auch aus der Unterbauung der Plangebiete durch Tiefgaragen sowie die Unterbauung der Innenhofflächen mit einem oder zwei Geschossen. Dies wäre unter Einhaltung der Orientierungswerte des § 17 BauNVO in der angestrebten Form nicht realisierbar.
- Gegenüber den Regelungen der BauNVO ergeben sich wesentlich erhöhte GFZ-Werte. Durch die dadurch erhöhte bauliche Dichte kommt es im Plangebiet in den Kerngebieten und den urbanen Gebieten zu einer Erhöhung der realisierbaren Wohnungszahl sowie zu einer Erhöhung der Büro-, Geschäfts- und der gewerblich nutzbaren Flächen. Dies ist eine gewünschte und angesichts der Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt und der Ziele der Wirtschaftsförderung der FHH eine positive Folge. Die genannten Entwicklungen wären bei einer dem Orientierungswert der BauNVO entsprechenden Bebauung in der Quantität nicht möglich.

- Durch die im Vergleich zu den Orientierungswerten der BauNVO im Plangebiet vorgesehene höhere bauliche Dichte ist - aufgrund der größeren Zahl von Wohnungen und Büro-, Geschäfts- bzw. gewerbliche Nutzflächen - auch mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer damit einhergehenden Verkehrslärmbelastung zu rechnen (siehe Kapitel 5.7.1).
- Durch die zusätzliche Baumasse kann es zu Auswirkungen auf das Klima kommen. Da die große Baumasse als Wärmespeicher wirkt, wird die Aufheizung des Stadtraums gefördert. Das Plangebiet stellt aber auch in der Bestandssituation bereits stadtklimatisch einen Belastungsraum dar.
- Durch die Überschreitung der Orientierungswerte kommt es in Teilen des Plangebiets zu einer Unterschreitung der Abstandsflächen nach § 6 Abs. 2 HBauO (siehe Kapitel 5.3.3).
- Die hohe bauliche Dichte führt zu gewissen Einschränkungen der Besonnung und Belichtung. (siehe Kapitel 5.7.2). Die Orientierungswerte der DIN EN 17037 für Wohnen können nicht an allen Fassaden eingehalten werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Einhaltung der GRZ- und (fiktiven) GFZ-Werte der Anteil der schlecht besonnten Bereiche geringer ausfallen würde und demnach die diesbezüglichen Einschränkungen als zusätzliche Auswirkungen der erhöhten Dichtewerte anzusehen ist.
- In den Baugebieten kann es aufgrund der durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichten Gebäudehöhe (siehe Kapitel 5.3.2) zu Auswirkungen auf Vögel kommen (siehe Kapitel 5.9.3)

Prüfung der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Im Zuge der erhöhten baulichen Dichte im Plangebiet gilt es zu prüfen, inwiefern nachteilige Auswirkungen entstehen könnten und ob eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse hervorgerufen werden könnte. Von einer Beeinträchtigung der Arbeitsverhältnisse ist dabei erst dann auszugehen, wenn die Arbeitsverhältnisse spürbar im negativen Sinne betroffen sind. Unter gesundheitlichen Aspekten muss dabei die Grenze zum städtebaulichen Missstand gemäß § 136 Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 in Verbindung mit Absatz 3 BauGB erreicht oder überschritten werden. Dies ist im Plangebiet nicht zu befürchten, denn trotz der Überschreitung der Orientierungswerte des § 17 BauNVO sind im Plangebiet durch folgende Umstände oder Maßnahmen eindeutig gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt:

- In Bezug auf die gewollte städtebauliche Dichte ist zu berücksichtigen, dass diese durch eine ebenso intensiv abgestimmte Freiraumplanung begleitet wird. Neben der Umgestaltung und Belebung der Fußwegeverbindung Brodschragen ist auch eine Aufwertung des Platzes Bei der Alten Börse vorgesehen.
- Die offene Wasserfläche des Nikolai-Fleets stellt als langfristig nicht überbaubarer Freiraum einen weiteren Ausgleich zur geplanten baulichen Dichte dar. Zusätzlich wirkt sich die Wasserfläche positiv auf die Belüftung des Plangebietes aus.
- Nordöstlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich mit dem begrünten Domplatz ein öffentlicher Raum, der aufgrund seiner hochwertigen Freiflächengestaltung und seinen Grünstrukturen einen Ausgleich zu der hohen Dichte im Plangebiet bilden kann.
- Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Innenhöfe des MU1, MK1 und MK3 begrünt und als qualitativ hochwertige Freiräume ausgebildet werden sollen. In den Innenhöfen des MU1 und MK3 sollen entsprechende Kinderspielflächen hergestellt werden. Weiterhin ist eine intensive Begrünung der Innenhöfe inklusive Baumpflanzungen vorgesehen.

- Indem die Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht werden, wird die Aufenthaltsqualität im Plangebiet gefördert bzw. sichergestellt.
- Die Unterschreitung bzw. Überlappung von Abstandsflächen wurden im Detail betrachtet. Anhand der auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts festgesetzten Baugrenzen in Verbindung mit den Festsetzungen zu Geschossigkeiten und Gebäudehöhen und der Festsetzung eines abweichenden Abstandsflächenmaßes von 0,35 für Teile der Fassaden im MK3 kann sichergestellt werden, dass sich die Abstandsflächenunterschreitungen auf Situationen beschränken, in denen eine Gefährdung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgeschlossen werden kann (siehe Kapitel 5.3.2 und 5.3.3).
- In Bezug auf die Besonnung der Gebäude im Plangebiet wurde ein Gutachten erstellt, das mögliche Defizite bei der Besonnung klar definiert und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation formuliert, die dann wiederum planungsrechtlich festgesetzt oder im städtebaulichen Vertrag verbindlich geregelt werden (siehe Kapitel 5.7.2).
- In die Abwägung ist des Weiteren einzustellen, dass an einem innerstädtischen Standort die Versorgung mit Frei- und Grünflächen oder eine uneingeschränkte Besonnung bzw. Belichtung von den Nutzern in aller Regel nicht als der wesentliche die Wohn- und Arbeitsqualität bestimmende Faktor wahrgenommen wird. Von Bedeutung sind hier eher die zentrale, verkehrsgünstige Lage und die herausragende Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen. Durch die gute Bedienung des Plangebiets durch den ÖPNV und die zentrale Lage des Plangebietes in der Innenstadt können zudem Verkehre mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) reduziert werden.
- Ferner ist zu berücksichtigen, dass im Plangebiet ein hochwertiger Gebäudebestand mit sehr guter Beschaffenheit (Neubaustandard) entstehen wird. Zudem werden das Plangebiet und dessen Umfeld durch ein relativ konfliktfreies Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen geprägt sein. Negative Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohnen, Büro- und Geschäftsnutzungen bestehen nicht.
- Die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Aufstellflächen für die Feuerwehr können im Plangebiet trotz der geplanten Flächenversiegelung nachgewiesen werden. Sofern keine Anleiterbarkeit gegeben ist, ist davon auszugehen, dass die Gebäude im Plangebiet über einen zweiten Rettungsweg oder Sicherheitstreppenhäuser verfügen.
- In der Abwägung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse relevante Aspekte wie Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, Geruchsimmissionen, Luftschadstoffe oder zu geringe Sozialabstände im vorliegenden Fall unproblematisch sind oder können durch Festsetzungen einem Ausgleich zugeführt werden können.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen ausgleichenden Umstände und Maßnahmen werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Überschreitung der in § 17 BauNVO festgelegten Orientierungswerte für die GFZ im Ergebnis nicht beeinträchtigt.

Prüfung möglicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Es könnten nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt entstehen, da eine höhere und dichtere Bebauung etwa zu einer erhöhten klimatischen Belastung durch verstärkte Wärmeentwicklung führen könnte.

- In die Abwägung muss im Hinblick auf etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt eingestellt werden, dass der Standort auch bislang ähnlich dicht bebaut war und vorge nutzt

ist. Möglichen klimatischen Auswirkungen der erhöhten baulichen Dichte wird jedoch wirksam durch Begrünungsfestsetzungen bzw. Regelungen des städtebaulichen Vertrags zur Umsetzung der Inhalte der Freiflächenplanung begegnet. Der Bebauungsplan setzt für die Dächer und die Innenhöfe Mindestanteile der Dachbegrünung sowie Substratstärken als Mindestmaß fest. Der Substrataufbau auf diesen Flächen führt zu einer Verbesserung der lokalklimatischen Situation sowie zu einem reduzierten und verzögerten Regenwasserabfluss, der die Vorflut entlastet. Extensive Dachbegrünungen bilden außerdem einen vom Menschen relativ wenig gestörten Sekundär-Lebensraum für Insekten, Vögel und Pflanzen. Weiterhin können Wasserflächen erfahrungsgemäß Temperaturspitzen dämpfen, so dass das Aufheizen des Stadtraums durch das angrenzende Nikolaifleet gemindert werden kann.

- Durch die Realisierung der Planung wird es zu der Ausbildung eines neuen baulichen Hochpunktes und damit zu Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild kommen. Diese sind jedoch ausdrücklich gewünscht (siehe Kapitel 5.3.2) und mit dem Stadt- und Landschaftsbild vereinbar.
- Aspekte wie Belastungen durch Erschütterungen, Geruchsimmissionen, Luftschadstoffe oder zu geringe Sozialabstände sind im vorliegenden Fall unproblematisch oder können durch Festsetzungen einem Ausgleich zugeführt werden. Gleiches gilt auch für die Auswirkungen auf Vögel, die sich aus der geplanten Gebäudehöhe ergeben können.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen ausgleichenden Umstände und Maßnahmen werden im Ergebnis nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden.

Ergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das vorgesehene Dichtemaß zur Realisierung des gewünschten mischgenutzten Wohn-, Büro-, Gewerbe und Geschäftsstandorts mit ergänzenden öffentlichen Nutzungen und dem angestrebten urbanen Flair erforderlich und angemessen ist. Die mit der Dichte verbundenen Beeinträchtigungen können durch die dargestellten Maßnahmen ausgeglichen werden bzw. sind bereits durch Umstände des Vorhabens selbst oder seiner Umgebung ausgeglichen. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur gut versorgten Bereich. Gleichzeitig gewährleisten die festgesetzten Dichteparameter, dass das Plangebiet als zentraler und besonders bedeutsamer Teil der Stadt wahrgenommen werden kann. Die Dichte unterstützt 1a Absatz 2 BauGB, schonend mit Grund und Boden umzugehen, indem durch die Konzentration von baulichen Nutzungen auf historisch bereits intensiv vorgenutzten Flächen innerhalb des geschlossenen Siedlungsbereichs einer alternativen Inanspruchnahme baulich bisher nicht genutzter Außenbereiche vorgebeugt wird. Ausgleichende Maßnahmen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gesichert und durch Regelungen des städtebaulichen Vertrags unterstützt.

5.3.2 Gebäudehöhen als Höchstmaß, First- und Traufhöhen als Höchstmaß, Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß und als Mindest- und Höchstmaß

Im Plangebiet wird das Maß der baulichen Nutzung neben den Festsetzungen zur GRZ zudem dadurch eingeschränkt, dass detaillierte Regelungen zu den Gebäudehöhen in Metern über NHN als Höchstmaß und zu der Firsthöhe und Traufhöhe bezogen auf ü. NHN als Höchstmaß sowie Regelungen zu der Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß bzw. als Mindest- und Höchstmaß getroffen werden. Diese ergeben sich aus dem städtebaulich gewünschten und abgestimmten Baukonzept und ermöglichen im Zusammenspiel mit den festgesetzten

Baugrenzen und Baulinien die genaue Definition der baulichen Kubatur, was angesichts der hohen baulichen Dichte erforderlich ist. Im Übrigen orientieren sich die Gebäudehöhen auch an den Bestandsgebäuden in der näheren Umgebung.

Die Festsetzung der maximal zulässigen Anzahl von Vollgeschossen wird hier mit Regelungen zu den Gebäudehöhen, Firsthöhen und Traufhöhen kombiniert, da angesichts der architektonischen Konzepte und unterschiedlicher Geschosshöhen mit möglicherweise überhohen Geschossen die tatsächliche Höhe der Gebäude andernfalls nicht abschließend definiert werden könnte. Die zulässigen Gebäudehöhen ermöglichen großzügige Geschosshöhen, was insbesondere für die gewünschte Erdgeschossnutzung von Bedeutung und zudem den heutigen Ansprüchen an repräsentative Räumlichkeiten entspricht.

Im Bereich „Domstraße“ werden im MK3 und MU2 unterschiedliche Geschossigkeiten, jedoch in weiten Teilen die gleiche Gebäudehöhe festgesetzt. Da die Geschosshöhe für Wohnnutzungen geringer ausfällt als für Gewerbenutzungen, fällt die Geschossigkeit im MK3 (VI-VII) niedriger aus als in dem angrenzenden Gebäudeteil MU2 (VII-VIII). Die Geschossigkeiten werden für diesen Bereich als Mindest- und Höchstmaße festgesetzt, um einen harmonischen Übergang zu dem denkmalgeschützten Bestandsgebäude im Norden des MK3 abzusichern. Anders als bei der alleinigen Festsetzung einer maximalen Geschossigkeit kann in diesem Fall auch nicht unter dem festgesetzten Mindestmaß der Geschossigkeit zurückgeblieben werden. Die geplante Neubebauung darf somit nicht weniger Geschosse aufweisen als das sechsgeschossige, denkmalgeschützte Bestandsgebäude. Auf diese Weise wird hinsichtlich der Kombination aus Bestand und Neubau eine Einheitlichkeit im Hinblick auf die Geschossigkeit und die Gebäudehöhe erreicht. Die maximale Gebäudehöhe wird für den südlichen Gebäuderiegel und den gegenüberliegenden mittleren Bereich an der Domstraße mit einheitlichen 33,5 m ü. NHN festgesetzt, um den Block gegenüber der Bestandssituation gleichartiger zu gestalten und Raum für eine städtebauliche Betonung durch einen Hochpunkt im Eckbereich Domstraße / Große Reichenstraße zu belassen. Das Wettbewerbsergebnis sieht vor, das oberste Geschoss des Hochpunkts von der Domstraße zurückversetzt anzuordnen. Daher wird für den Teilbereich des Baukörpers, der direkt an die Domstraße angrenzt, eine maximale Geschossigkeit von zehn Geschossen und eine maximale Gebäudehöhe von 43,5 m ü. NHN festgesetzt. Für den zurückversetzten Teil des Hochpunkts wird eine maximale Gebäudehöhe von 49 m ü. NHN und eine maximale Geschossigkeit von elf Vollgeschossen festgesetzt. Durch die festgesetzte maximale Gebäudehöhe von 49 m ü. NHN wird sichergestellt, dass die für den Hochpunkt vorgesehene Gebäudehöhe nicht überschritten wird. Zudem wird die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses mit der städtebaulich gewünschten Dominante an der vorgesehenen Stelle ermöglicht.

Das Bestandsgebäude im Bereich Domstraße / Alter Fischmarkt wird bestandskonform mit einer maximalen Sechsgeschossigkeit und einer maximalen Gebäudehöhe von 27 m ü. NHN gesichert.

Im Bereich „Nikolai-Insel“ werden ebenfalls Höhenfestsetzungen getroffen, die die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses sichern sollen.

Im MK1 wird für den Baukörper eine maximale Zahl von zehn Vollgeschossen und eine maximale Gebäudehöhe von 41,5 m ü. NHN festgesetzt. Der Baukörper staffelt sich in Richtung Osten auf acht Vollgeschosse mit einer maximalen Gebäudehöhe von 33,5 m ü. NHN und in Richtung Norden und Westen auf sieben Vollgeschosse und eine maximale Gebäudehöhe

von 30 m ü. NHN ab, so dass die maximale Gebäudehöhe von 41,5 m ü. NHN insbesondere in Richtung Nikolai-Fleet eine städtebauliche Dominanz entwickelt.

Im MU1 orientieren sich die Festsetzungen nah am Bestandsgebäude. Nachdem der zunächst geplante Fassadenerhalt der Südfassade aus technischen Gründen nicht durchgeführt werden kann, soll das neue Gebäude dennoch die historischen Gebäudestrukturen aufnehmen, ohne dabei ein historisierendes Fassadenbild zu erzeugen. Für das Gebäude wird somit eine an den Bestand angelehnte und durch das Wettbewerbsergebnis festgelegte Firsthöhe von 34 m ü. NHN und eine Traufhöhe von 31 m ü. NHN festgesetzt. Im nördlichen Gebäudeteil werden entsprechend der beabsichtigten Wohnnutzung acht Vollgeschosse, im südlichen Riegel maximal sieben Vollgeschosse festgesetzt. Der südliche Gebäuderiegel wird in Anlehnung an das Bestandsgebäude in Richtung Nikolaifleet auf maximal fünf Vollgeschosse und eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m ü. NHN abgestaffelt und bildet in diesem Bereich entsprechend ein Flachdach aus. In Richtung Westen, Norden und Osten wird das Gebäude über zunächst sieben Vollgeschosse mit einer maximalen Gebäudehöhe von 27,5 m ü. NHN und einer weiteren Staffel auf sechs Vollgeschosse und eine maximale Gebäudehöhe von 24,5 m ü. NHN zum öffentlichen Straßenraum und zum Bereich Brodschragen abgestaffelt.

Für die Baufelder im MK2 werden entsprechend dem Bestand für das denkmalgeschützte Gebäude keine Gebäudehöhen festgesetzt, sondern nur die Festsetzung der Geschossigkeiten übernommen. Das Gebäude soll in seinem Bestand gesichert werden, die Aufsetzung weiterer Geschosse würde nicht im Einklang mit dem Denkmalschutzrecht stehen und soll verhindert werden. Die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhen für das Bestandsgebäude Rolandsbrücke 4 basieren auf dem genehmigten Bestandshöhen des Gebäudes. Eine Reduzierung der Höhenfestsetzungen würde eine Einschränkung der baulichen Ausnutzung des Grundstücks und einen Planungsschaden gem. § 42 Abs. 3 BauGB bedeuten. Jedoch muss auch berücksichtigt werden, dass das Gebäude Rolandsbrücke 4 mit der Baugenehmigung von 2003 errichtet wurde. Damals war das angrenzende Gebäude noch kein Denkmal. Nach § 34 BauGB und unter der Annahme, der/die Eigentümer/in des Altbaus das Gebäude abreißen und durch ein dem Neubau ähnlich hohes Gebäude ersetzen könnte, fügte sich der Neubau unter Betrachtung seiner übrigen Umgebung ein. Das denkmalgeschützte Gebäude wurde am 1. Mai 2013 unter Denkmalschutz gestellt. Ab diesem Zeitpunkt wäre das Gebäude Rolandsbrücke 4 unter Berücksichtigung des Umgebungsschutzes (§ 8 DSchG) nicht mehr genehmigungsfähig gewesen. Um jedoch eine Einschränkung des/der Eigentümer/in des Gebäudes zu vermeiden, wird es im Bebauungsplan bestandsgetreu abgebildet, ohne dass weitere Puffer umgesetzt werden können.

Um zu vermeiden, dass auf den Bestandsgebäuden weitere Geschosse (Staffelgeschosse) errichtet werden können, wird ergänzend festgesetzt:

Innerhalb des mit „MK2“ bezeichneten Kerngebiets sind oberhalb der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse keine weiteren Geschosse zulässig (vgl. § 2 Nummer 9 der Verordnung).

Für das südliche Gebäude wird bestandskonform die derzeitige Gebäudehöhe festgesetzt. Da es eine im Umfeld vergleichsweise hohe Anzahl an Vollgeschossen aufweist, soll die Realisierung weiterer Geschosse verhindert werden. Auch die vorhandene Abstufung der Gebäudehöhe wird bestandskonform festgesetzt, sodass im Falle eines Neubaus nur geringe Änderungen der Kubatur im Vergleich mit dem Bestandsgebäude vorgenommen werden

könnten. Die Festsetzung der Gebäudehöhen und der Abstufung stellt sicher, dass die oberen Geschosse in den relativ schmalen Straßenräumen Brodschrangen und Große Reichenstraße gestalterisch zurücktreten.

5.3.3 Abstandsflächen

Abstandsflächen gemäß § 6 HBauO sollen eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Aufenthaltsräume sowie einen notwendigen Sozialabstand sichern. Darüber hinaus tragen sie zur Gewährleistung des Brandschutzes bei.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans werden Überlagerungen von Abstandsflächen weitgehend ausgeschlossen. Der im Rahmen von Wettbewerbsverfahren ausgewählte und als Funktionsplanung weiterentwickelte städtebauliche Entwurf ist durch eine gewünschte, besondere bauliche Dichte geprägt, die sowohl aus der Gebäudestellung als auch aus der jeweils angestrebten Höhe der Baukörper resultiert, sodass sich an einigen Stellen mögliche Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß § 6 HBauO ergeben.

Da der Bebauungsplan enge Baugrenzen (Baukörperfestsetzungen) bzw. Baulinien in Kombination mit ergänzenden Festsetzungen zu Geschossigkeiten und Gebäudehöhen enthält, handelt es sich um vorrangige zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 8 HBauO, sodass die Abstandsflächenregelungen des § 6 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 5 HBauO nicht anzuwenden sind. Zudem können gemäß § 6 Absatz 3 Nummer 1 HBauO in besonderen städtebaulichen Situationen (Eckbebauung) Teile von Gebäuden in den Abstandsflächen desselben Gebäudes errichtet werden. Dennoch wird eine detailliertere planungsrechtliche Abwägung für erforderlich gehalten.

In den folgenden Bereichen kann es zu Unterschreitungen der in § 6 HBauO geforderten Abstandsflächen kommen:

- innerhalb der geschlossenen Blöcke zu den Innenhöfen,
- im Bereich Brodschrangen und
- entlang der Straßen Große Reichenstraße, Trostbrücke, Domstraße und Neß.

Die Unterschreitungen der Abstandsflächen sind städtebaulich grundsätzlich vertretbar, da es sich zum einen um eine sehr zentrale Lage in der Innenstadt handelt und zum anderen die städtebauliche Figur das Ergebnis der hochbaulichen Wettbewerbe abbildet. Zudem handelt es sich um eine bauliche Entwicklung im Bestand, welche die zuvor bestehenden Baufluchten im Wesentlichen übernimmt und entsprechend dem historischen Stadtgrundriss in einer Blockrandbebauung neu herausbildet. Mit der Umsetzung dieser Ziele entstehen zwischen den neuen Blöcken (MU1 und MK1) und zwischen Bestand und Neubau (MK1, MK2, MU2 und MK3) unweigerlich Bereiche mit Abstandsunterschreitungen, sofern gleichzeitig dem Ziel einer dem umgebenden Stadtraum angepassten Höhenentwicklung entsprochen werden soll. Das Gleiche gilt für die Innenhöfe der neu gebildeten Blöcke. Auch diese folgen dem Ergebnis des Wettbewerbs. Durch die Entstehung geschützter, freiraumplanerisch gestalteter Innenhofbereiche und gestalteter Freiräume im Bereich Brodschrangen und Bei der alten Börse, stellt die Planung eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar.

Im Bereich „Domstraße“ werden die Abstandsflächen gemäß § 6 HBauO von 0,4 H zu den umliegenden Gebäuden zum Teil eingehalten, zum Teil geringfügig unterschritten. Ein zur Erzeugung größerer Abstände alternativ denkbare Aufweiten der Abstände zwischen den Gebäuden oder eine deutliche Verringerung der Gebäudehöhen würde der zentralen

Innenstadtlage nicht gerecht werden sowie die Grundkonzeption des städtebaulichen Entwurfs in Frage stellen und wird somit aus städtebaulichen Gründen nicht verfolgt.

Der Bebauungsplan setzt daher für den Bereich Domstraße fest:

Für die mit „(C)“ bezeichneten Baugrenzen im „MU2“ und „MK3“ gilt ein abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen von 0,35 H (vgl. § 2 Nummer 10 der Verordnung).

Die Unterschreitungen des Abstandsflächenmaßes von 0,4 H betreffen insbesondere den elfgeschossigen Hochpunkt zur Domstraße, einige weitere Abstandsflächen auf der Domstraße sowie die Abstandsflächen, die auf der Große Reichenstraße liegen. In diesen Bereichen wäre, bei voller Ausnutzung der festgesetzten Gebäudehöhen, mit Überschreitungen der Abstandsflächen von bis zu 60 cm über die Straßenmitte hinaus zu rechnen. Insbesondere der elfgeschossige Hochpunkt gilt als prägender Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes und soll entsprechend der dort vorgesehenen Gebäudehöhe umgesetzt werden. Aufgrund der Lage des Plangebietes ist die Ausbildung solcher Hochpunkte nicht unüblich und auch auf der Domstraße befinden sich bereits jetzt eben solche Hochpunkte. Zudem ist in dem Bereich, in dem die Abstandsflächen des Hochpunktes über der Straßenmitte liegen, auf der anderen Straßenseite keine Bebauung vorhanden, sodass hier keine Verschärfung hinsichtlich zweier aneinanderrückender Gebäude gegeben ist. Die Unterschreitung der Abstandsflächen ist aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes in der Hamburger Innenstadt grundsätzlich vertretbar. Durch die Reduktion der Abstandsflächen von in der Regel 0,4 H auf 0,35 H werden Überlappungen von Abstandsflächen sowie Überschreitungen der Straßenmitte durch Abstandsflächen sicher vermieden.

Innerhalb des Baublocks ist näher auf die Abstandsflächenunterschreitung des neuen Gebäuderiegels an der Domstraße zum Bestandsgebäude der Religionsgemeinschaft einzugehen. Die Flurstücksgrenzen im Teilgebiet Domstraße verlaufen, aufgrund der historisch bedingt fragmentierten Entwicklung des Baublocks, nicht rechtwinklig zueinander sowie nicht parallel in Verlängerung der bestehenden Gebäude. Die Flurstücksgrenze zwischen den Flurstücken 1635 und 1628 verläuft abgewinkelt und diagonal auf den überplanten Teil des Baublocks zulaufend. In der Folge wird unter Beibehaltung eines geschlossenen Baublocks und vollständigen baulichen Anschlusses an das denkmalgeschützte Eckbürogebäude die Neuerrichtung eines Gebäudes an der Flurstücksgrenze 1635 / 1628 immer eine Überlagerung der Abstandsfläche auf das Nachbargrundstück (1628) zur Folge haben, unabhängig von der Höhenentwicklung des Gebäudes.

Bei dem geplanten Bürogebäude mit einer maximalen Gebäudehöhe von 33,5 m (entspricht ca. 26,2 m über Gelände) kommt es zu Abstandsflächenüberlappungen. Da sich das Ausmaß einer Unterschreitung je nach Abstand zur Flurstücksgrenze jedoch kontinuierlich verändern würde, ist die Festsetzung eines einheitlichen abweichenden Abstandsflächenmaßes für diesen Teilbereich nicht möglich, so dass eine Baulinie im Innenhofbereich festgesetzt wird. Eine Vermeidung von Abstandsflächenunterschreitungen im Innenhof des MK3 hätte zur Folge, dass entgegen dem Wettbewerbsergebnis der Städtebau hier dem Abstandsflächenrecht folgen müsste. Dies würde dazu führen, dass zum einen für den beabsichtigten Nutzungszweck zu geringe Gebäudetiefen und nicht praktikable, unökonomische Gebäudegrundrisse entstehen würden und dass zum anderen der Innenhof des Baublocks nicht durch klare Raumkanten gefasst werden würde, sondern wie im Bestand fragmentiert bliebe. Zur Erreichung der

städtebaulichen Ziele im Sinne des Wettbewerbsergebnisses wird der Baublock an der westlichen Seite somit über eine Baulinie gesichert.

Da die Unterschreitungen des Abstandsflächenmaßes von 0,4 H ohnehin nur geringfügig sind, wird davon ausgegangen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen hieraus entstehen und sich keine städtebaulichen Konflikte ergeben. Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass durch die Unterschreitungen größtenteils Büroflächen betroffen sind, sodass Belange des Sozialabstandes nur von untergeordneter Relevanz sind. Belange des Sozialabstandes, ein wesentlicher Schutzzweck der in der HBauO definierten Tiefe der Abstandsfläche von 0,4 H, sind somit im Plangebiet nur von geringer Relevanz. Dies lässt sich zum einen direkt aus den Regelungen der HBauO folgern, wonach für Gewerbe- und Industriegebiet, mithin jene Gebiete, die ausschließlich durch Arbeitsstätten geprägt sind, Abstandsflächen mit einer Tiefe von 0,2 H genügen. Es ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Höhe der Gebäude, aufgrund derer die abweichende Tiefe der Abstandsfläche erforderlich wird, keine Auswirkung auf Belange des Sozialabstands hat. Die Fenster liegen sich aufgrund der gewählten städtebaulichen Konzeption - unabhängig davon, wie hoch die Gebäude sind - immer im gleichen Abstand gegenüber. Für die Wohnnutzungen im MU2 ist die Verträglichkeit der Abstandsflächenunterschreitung durch eine Besonnungssimulation geprüft worden. Eine unzumutbare Besonnungssituation ergibt sich nicht, da die Mindestwerte eingehalten werden können (siehe Kapitel 5.7.2). Für Arbeitsstätten ist eine natürliche Besonnung grundsätzlich weniger bedeutend. Es lassen sich somit keine Umstände ableiten, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gewahrt sind.

Im Bereich „Nikolai-Insel“ kommt es neben den Innenhofsituationen zu einer Überlappung von Abstandsflächen im Bereich Brodschragen, auf der Große Reichenstraße, im Bereich Neß und Trostbrücke.

Die Gebäudestellung in diesem Bereich ist städtebaulich gewünscht und erforderlich, um das abgestimmte und weiterentwickelte Wettbewerbsergebnis umzusetzen. Aus diesem Grund werden die geplanten Gebäudekubaturen durch die Festsetzung von Baulinien abgesichert. Die Überlagerungen der Abstandsflächen sind städtebaulich grundsätzlich vertretbar, da es sich zum einen um eine sehr zentrale Lage in der Innenstadt handelt und die städtebauliche Figur zum anderen das Ergebnis des hochbaulichen Wettbewerbs abbildet. Wird eine dem Straßenraum angemessene Höhenentwicklung angestrebt, führt dies unweigerlich zu Abstandsunterschreitungen, insbesondere, wenn eine Orientierung an den bestehenden Raumkanten stattfindet. Auch hier wäre ein zur Erzeugung ausreichender Abstände alternativ denkbare Aufweiten der Abstände zwischen den Gebäuden oder eine deutliche Verringerung der Gebäudehöhen nicht möglich, da es die Grundkonzeption des städtebaulichen Entwurfs in Frage stellen würde.

Im Bereich Große Reichenstraße überlappen sich die Abstandsflächen zwischen MK1 und MK2 vollständig. Die Abstandsflächen beider Gebäude überschreiten die Straßenmitte und reichen bis an das jeweils gegenüberliegende Gebäude heran. Zwischen den Grundstückseigentümern werden hierzu nachbarrechtliche Vereinbarungen getroffen. Zur Erreichung der städtebaulichen Ziele im Sinne des Wettbewerbsergebnisses wird der Baublock an der westlichen Seite somit über eine Baulinie gesichert.

Im Bereich Neß sind die Abstandsflächenüberlappungen weniger stark. Im östlichen Bereich überschreiten die Abstandsflächen aus dem MU1 die Straßenmitte um ca. 1,45 m und im

westlichen Bereich auf ca. 1,2 m. Auch die Abstandsflächen des gegenüberliegenden Gebäudes außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans überschreiten die Straßenmitte hier teilweise geringfügig, so dass auch hier nachbarrechtliche Vereinbarungen getroffen wurden.

Im Bereich Brodschragen überlappen sich die Abstandsflächen der durch Baulinien festgesetzten Fassadenabschnitte ebenfalls deutlich. Neben den bereits genannten Aspekten zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses steht hier zudem die Aufwertung des öffentlichen Raums durch die Ausbildung einer städtisch geprägten Wegeverbindung im Vordergrund.

Minimale Abstandsflächenüberlappungen entstehen auch im Bereich Trostbrücke, hier überschreiten die Abstandsflächen aus dem MU1 die Straßenmitte jedoch nur um ca. 20 cm, so dass davon ausgegangen werden kann, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen hieraus entstehen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch Abstandsflächenunterschreitungen überwiegend Büronutzungen betroffen sind. Belange des Sozialabstandes sind somit im Plangebiet nur von untergeordneter Relevanz. Für den Bereich einer überwiegenden Wohnnutzung im MU1 und MU2 ist dabei zu berücksichtigen, dass die Höhe der Gebäude keine Auswirkung auf Belange des Sozialabstands hat. Die Fenster liegen sich aufgrund der gewählten städtebaulichen Konzeption - unabhängig davon, wie hoch die Gebäude sind - immer im gleichen Abstand gegenüber.

Bezüglich der Besonnung der Gebäude wurden Besonnungsgutachten erstellt (siehe Ziffer 5.7.2). Diese kommen zu dem Ergebnis, dass zwar nicht alle Fassaden optimal besonnt werden, jedoch insgesamt – unabhängig von der direkten Besonnung – eine gute Belichtungssituation vorliegt.

Zusammenfassend werden die mit der Baukörperfestsetzung einhergehenden Unterschreitungen der Abstandsflächen für die Umsetzung des Bebauungskonzepts als erforderlich angesehen, um

- die städtebaulich gewünschte Neuentwicklung des brachgefallenen Bürostandortes zu ermöglichen, die das Quartier positiv prägen soll,
- die Umsetzung eines auf der historischen Blockrandstruktur basierenden hochwertigen städtebaulichen Konzepts zu ermöglichen,
- die Wohnfunktion im Stadtteil zu stärken, - auch als ein wichtiger Beitrag zu einer Belebung der Innenstadt außerhalb der Geschäftszeiten,
- die bauliche Nutzung im verkehrlich gut erschlossenen Plangebiet zu konzentrieren,
- einen schonenden Umgang mit Grund und Boden sicherzustellen, in dem durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche die Nutzung baulich bisher nicht genutzter Außenbereiche verhindert werden kann und
- ein Dichtegefälle zur ebenfalls baulich intensiv genutzten Umgebung zu vermeiden und somit die vorhandene bauliche Struktur vor dem Hintergrund besonderer örtlicher Verhältnisse zu ergänzen.

Die Durchlüftung des Plangebiets wird sich im Vergleich zur Bestandssituation ggf. leicht verschlechtern, aber einer innenstadttypischen Situation entsprechen. Der Bereich „Nikolai-Insel“ profitiert zudem von der Nähe zu einer Wasserfläche (Nikolai-Fleet) und zu dem öffentlichen

Platz (Domplatz), die grundsätzlich als Frischluftschneisen wirken. Für Nutzungen im Bürobau sind ferner, sofern erforderlich, technische Lösungen zur Belüftung und Belichtung denkbar.

Aufgrund der räumlichen Gesamtsituation mit den angrenzenden Straßenräumen und der Platzfläche Bei der alten Börse kann zudem sichergestellt werden, dass Belangen der Gefahrenabwehr Rechnung getragen wird, z.B. die Anfahrbarkeit und Anleiterbarkeit der Gebäude im Brandfall gesichert ist. Sofern keine Anleiterbarkeit gegeben ist, ist davon auszugehen, dass die Gebäude im Plangebiet über einen zweiten Rettungsweg oder Sicherheitstreppehäuser verfügen. Die Gefahr eines Brandüberschlags wird durch die festgesetzten Abstandsflächen nicht verschärft. Den Anforderungen an den Brandschutz wird damit entsprochen. Entsprechende Detailfragen zum Brandschutz können ggf. auch noch auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens abschließend geklärt werden.

Insgesamt sind damit im Plangebiet und den unmittelbar angrenzenden Bereichen trotz der abweichenden Tiefe der Abstandsflächen gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse sichergestellt.

5.4 Bauweise

Im Plangebiet wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Diese ist zum einen erforderlich, um die mit einer Länge von mehr als 50 m geplante Blockrandbebauung ohne seitliche Grenzstände zu ermöglichen. Zum anderen ist die geschlossene Bauweise zwingend notwendig, um die mit der Planung verfolgten städtebaulichen Ziele zu verwirklichen. Nur durch eine geschlossene Gebäudekante bzw. geschlossene Blockstrukturen, kann die bestehende typische Blockstruktur fortgeführt bzw. im Bereich Domstraße / Alter Fischmarkt / Große Reichenstraße wiederhergestellt und gestaltet werden.

Durch die Festsetzung wird angesichts der unbegrenzten Geltungsdauer des Bebauungsplans die Verwirklichung dieser Zielsetzung langfristig sichergestellt. Auch bei einer späteren Neubebauung mit einer ggf. kleinteiligen Parzellierung des Baublocks muss jeweils eine Grenzbebauung und somit ein geschlossener Baublock entstehen.

Die geschlossene Bauweise ist zudem aus Gründen des Immissionsschutzes sinnvoll. Durch eine geschlossene Bebauung zu den jeweiligen Erschließungsstraßen wird sichergestellt, dass das Gebäude eine vor Lärm und Luftschadstoffen geschützte Gebäudeseite ausbildet, an der insbesondere die sensiblen Nutzungen wie Wohnungen ohne weitere Einschränkungen oder Schutzmaßnahmen realisiert werden können.

5.5 Gestalterische Festsetzungen

Überschreitung der Gebäudehöhe durch technische Anlagen

Der Gestaltung der Bebauung im Plangebiet kommt aufgrund der Höhe der geplanten Gebäude in Kombination mit der exponierten Lage eine besondere Bedeutung zu. Die Gebäude entwickeln unterschiedliche Sichtbeziehungen mit der Umgebung und sind aus verschiedenen Blickwinkeln einsehbar und entwickeln eine gewisse Fernwirkung. Somit wirkt auch die Dachlandschaft maßgeblich auf das Ortsbild ein. Insbesondere hohe oder massige Aufbauten wirken störend auf den Gesamteindruck des Ortsbildes und können zudem eine Verschattung der nachbarlichen Bebauung bewirken.

Da technische Aufbauten in der Regel jedoch unvermeidbar sind, sollen sie zumindest eine gewisse Höhe nicht überschreiten und so gestaltet werden, dass sie das Ortsbild nicht beeinträchtigen und keine Verschattung der Nachbargebäude sowie der Umgebung bewirken. Insbesondere sollen die Dachaufbauten zusammengefasst angeordnet werden.

Faktisch bringt diese Regelung für die Bauherrin oder den Bauherrn die Verpflichtung zur Ausgestaltung eines Technikgeschosses bzw. ähnlicher baulichen Anlagen mit sich. Damit geht ein zusätzlicher baulicher Aufwand einher, der jedoch im Rahmen der Abwägung zum Schutz des Ortsbildes und der nachbarlichen Belange zugemutet werden kann. Damit die Bauherrin oder der Bauherr durch diese Verpflichtung über den zusätzlichen baulichen Aufwand hinaus nicht auch noch wirtschaftlich nutzbare Geschossfläche verliert, dürfen diese technischen Anlagen oberhalb der als Höchstmaß festgelegten Gebäudehöhe errichtet werden bzw. dürfen diese um bis zu 2,0 m im MK1 und um bis zu 2,5 m im MK2, MK3 und MU2 überschreiten.

Ihre Realisierung soll daher möglich sein, ohne die maximale Gebäudehöhe insgesamt reduzieren zu müssen. Gemäß § 81 Absatz 2a HBauO wird deswegen festgesetzt:

In dem mit „MK1“ bezeichneten Kerngebiet ist in den mit „(B)“ bezeichneten Bereichen eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch Dach- und Technikaufbauten um bis zu 2 m zulässig, sofern diese zur straßenseitigen Gebäudekante durch eine allseitige Attika verdeckt werden. In den übrigen Bereichen des mit „MK1“ gekennzeichneten Kerngebiets sind Überschreitungen der festgesetzten Gebäudehöhen durch Dach- und Technikaufbauten zulässig, sofern sie entsprechend ihrer jeweiligen Höhe von der straßenseitigen Gebäudekante des Geschosses abgerückt realisiert werden. Dach- und Technikaufbauten mit Ausnahme von Solaranlagen und Anlagen für die Energiegewinnung durch Wind sind gruppiert anzuordnen und einzuhausen oder durch eine allseitige Attika zu verdecken. Freistehende Antennenanlagen sind unzulässig (vgl. § 2 Nummer 7 der Verordnung).

In den mit „MK2“ und „MK3“ bezeichneten Kerngebieten und dem mit „MU2“ bezeichneten urbanen Gebiet ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch Dach- und Technikaufbauten um bis zu 2,5 m zulässig, sofern diese um mindestens 2 m von der straßenseitigen Gebäudekante des darunterliegenden Geschosses abgerückt realisiert werden. Dach- und Technikaufbauten mit Ausnahme von Solaranlagen und Anlagen für die Energiegewinnung durch Wind sind gruppiert anzuordnen und einzuhausen oder durch eine allseitige Attika zu verdecken. Eine Überschreitung der festgesetzten zulässigen Gebäudehöhe von 7,5 m über Normalhöhennull (NHN) in dem mit „MK3“ bezeichneten Kerngebiet und der zulässigen Gebäudehöhe von 8,0 m über NHN in dem mit „MU1“ bezeichneten urbanen Gebiet kann für den für Baumpflanzungen erforderlichen Substrataufbau zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 8 der Verordnung).

Damit eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht dominant wahrgenommen werden können, sind Dachaufbauten mindestens 2 m von der straßenseitigen Gebäudekante des darunterliegenden Geschosses abzurücken, da sie sonst aus der Fußgänger-

perspektive im öffentlichen Raum zu stark wahrnehmbar wären. Fahnenmasten fallen nicht unter freistehende Antennenanlagen. Ihre Errichtung ist somit durch die getroffene Festsetzung nicht ausgeschlossen.

Die getroffenen Regelungen gelten dem Grundsatz nach auch für auf den Dachflächen angeordnete Solaranlagen und Anlagen für die Energiegewinnung durch Wind. Diese müssen jedoch nicht gestalterisch zusammengefasst und eingehaust oder durch eine allseitige Attika verdeckt werden, da eine entsprechende Verpflichtung die Funktionsfähigkeit der Anlagen einschränken würde. Diesbezüglich sind somit die Erfordernisse zur Gewinnung erneuerbarer Energie in der Abwägung höher gewichtet worden als die stadtgestalterischen Ansprüche und etwaige nachbarliche Belange. Die Privilegierung von Anlagen für regenerative Energiegewinnung erfolgt, da sie dem Klimaschutz dienen und ihre Nutzung daher gefördert werden soll. Zusätzlich soll die Errichtung von Solaranlagen auf den Einhausungen der Dach- und Technikaufbauten nicht ausgeschlossen sein. Diese Solaranlagen sollen daher auch dann zulässig sein, wenn sie die festgesetzte Gebäudehöhe sowie die oben genannten zulässigen Überschreitungen dieser noch zusätzlich überschreiten. Freistehende Antennenanlagen werden aufgrund ihrer negativen stadtgestalterischen Auswirkungen gänzlich ausgeschlossen.

Für Baumpflanzungen wird ein erhöhter Substrataufbau erforderlich, um diesen einen angemessenen Wurzelraum bereitzustellen. Mit § 2 Nummer 8 der Verordnung wird daher sichergestellt, dass der erforderliche Substrataufbau in den überbauten Innenhofbereichen des MK3 und MU1 auch dann noch umgesetzt werden kann, wenn das Gebäude bereits die festgesetzte Gebäudehöhe ausschöpft.

Eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen kann zudem für Geländer von Balkonen und Terrassen zugelassen werden. Der Bebauungsplan trifft folgende ergänzende Festsetzung für das gesamte Plangebiet:

In den Baugebieten kann eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe durch Geländer von Balkonen und Dachterrassen zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 11 der Verordnung).

Klarstellend wird ergänzt, dass auch diese Elemente aufgrund ihrer Funktion weder gruppiert angeordnet und eingehaust bzw. verdeckt noch von der Attika abgerückt werden müssen. Denn Geländer bilden üblicherweise die Grenze der nutzbaren Fläche. Müsste also ein Abstand zur Dachkante eingehalten werden, würde damit eine Einschränkung der Nutzbarkeit einhergehen. Dies entspricht nicht den Zielsetzungen des Funktionsplans und damit des Bebauungsplans, die eine intensive Nutzung der Dachflächen vorsehen und daraus eine besondere Qualität des Entwurfs entwickeln. Anders als technische Dachaufbauten stellen Geländer jedoch üblicherweise einen Teil des architektonisch gestalteten Gebäudes dar und wirken optisch nicht stören. Da es sich im Allgemeinen um transparente bzw. durchbrochene Elemente handelt, sind zudem keine Auswirkungen auf die Besonnung angrenzender Nutzungen zu befürchten. Die für technische Anlagen definierten Anforderungen sind somit für Geländer nicht erforderlich. Das städtebauliche Konzept sieht für den Bereich Domstraße Geländer in einer Höhe von 1,12 m vor, deren Errichtung durch § 2 Nummer 11 der Verordnung ermöglicht wird. Die zulässige Höhe der Geländer soll jedoch nicht eingeschränkt werden, für den Fall, dass aus Sicherheitsgründen ein Geländer mit einer Höhe von über 1,12 m erforderlich würde. Es ist zudem üblicherweise nicht davon auszugehen, dass noch deutlich höhere Geländer umgesetzt werden.

Erhöhte Erdgeschosszone

Im mit MK1 bezeichneten Kerngebiet soll eine großstädtisch anmutende Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen entwickelt werden. Das urbane Erscheinungsbild soll durch eine enge Beziehung zwischen der Bebauung und dem Straßenraum geprägt sein. Durch großzügige Eingangsbereiche und eine offene Gestaltung des Erdgeschosses wird der Übergang zwischen privatem und öffentlichem Raum formuliert. Deshalb wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

In dem mit „MK1“ bezeichneten Kerngebiet ist die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 6,5 m und höchstens 7 m über der Oberkante des Fußbodens des Erdgeschosses festgesetzt. Ausnahmsweise kann im Erdgeschoss ein Zwischengeschoss eingebaut werden, wenn das Zwischengeschoss einen Abstand von mindestens 6,5 m von der Innenseite der jeweils nächsten straßenseitigen Außenfassade einhält. Ausnahmsweise kann an den mit „(D)“ markierten Fassaden dieses Maß auf maximal einem Viertel, bezogen auf die Gesamtlänge aller straßenseitigen Außenfassaden, auf einen Abstand von mindestens 3 m reduziert werden. Zugunsten von Tiefgarageneinfahrten und Eingangsbereichen kann abweichend von den Sätzen 2 und 3 auf maximal 7,5 v. H. der Fassadenlänge, bezogen auf die Gesamtlänge aller straßenseitigen Fassaden auf einen Abstand zur straßenseitigen Außenfassade ganz verzichtet werden. (vgl. § 2 Nummer 12 der Verordnung)

Eine überhöhte Erdgeschosszone bringt für Dienstleistungen, Gastronomie bzw. Einzelhandel einen vorteilhaften großzügigen Raumeindruck mit sich. Außerdem werden zur Unterbringung der technischen Gebäudeausrüstung in gewerblichen Nutzungseinheiten häufig größere Geschosshöhen benötigt. Durch den Einbau (oder Rückbau) von Zwischengeschossen und Galerien ist je nach Flächenbedarf ein flexibles Anpassen an die jeweiligen Nutzungsansprüche möglich.

Die Zwischengeschosse und Galerieebenen müssen einen Abstand von mindestens 6,50 m von der Innenseite der jeweils nächsten straßenseitigen Außenfassade einhalten, um der zentralen Intention des überhöhten Erdgeschosses in der Fassadengliederung der straßenseitigen Fassaden gerecht zu werden. Würden die Galerieebenen bis an die straßenseitige Fassade reichen, würde davon abweichend der Eindruck einer Zweigeschossigkeit entstehen. Klarstellend wird ergänzt, dass sich die Festsetzung nicht auf die innenliegenden Hoffassaden bezieht. Da sich der Innenhof ohnehin erst auf dem zweiten Obergeschoss befinden wird, wird hier keine Außenwirkung durch die Galerieebene erwartet.

Aufgrund erforderlicher Erschließungsflächen (z.B. Treppen), Zuwegungen zu den einzelnen Nutzungen und der Nebenräume für die geplanten Nutzungen, kann die Galerieebene nicht in allen Bereichen den festgesetzten Abstand von 6,50 m zur Innenseite der Außenfassade einhalten. In untergeordneten Bereichen darf dieses Maß daher auf mind. 3 m reduziert werden. Die Möglichkeit der Unterschreitung des Abstandes zur Außenfassade wird auf ein Viertel der Gesamtlänge aller Außenfassaden begrenzt, um sicherzustellen, dass die Wirkung einer erhöhten Erdgeschosszone an drei Vierteln der Gesamtfassade erhalten bleibt und dennoch die Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an die Aufteilung und Ausgestaltung der Erdgeschosszone erfüllt werden können. Diese Festsetzung bezieht sich insbesondere auf den südlichen Gebäudeteil sowie auf eine Fassade im Nordwesten, da dort unter Einhalten eines

Mindestabstands von 6,50 m zur Innenseite der Außenfassade dem Entstehen von Gastronomief lächen entgegenstehen würden.

Weiterhin kann auf maximal 7,5 v.H. der Gesamtlänge aller straßenseitigen Fassaden zugunsten von Tiefgarageneinfahrten und Eingangsbereiche auf einen Abstand verzichtet werden. Diese Flächen sind erforderlich, um eine angemessene Erschließung des Gebäudes zu gewährleisten. Damit diese Bereiche nicht überhandnehmen und weiterhin der Eindruck einer überhöhten Erdgeschosszone bestehen bleibt, wird der Anteil dieser Flächen auf 7,5 v.H. der Gesamtfassade beschränkt. Es ist davon auszugehen, dass hierbei das Planungsziel der großzügig wirkenden Sockelzone weiterhin erreicht wird. Auch diese Einschränkung stellt sicher, dass damit die Erdgeschosszone zusammenhängend erlebbar bleibt und nicht der Eindruck eines zweiten Vollgeschosses entsteht. Die maximale Anzahl der Vollgeschosse berücksichtigt ein eingezogenes Galeriegeschoss bereits. Diese Regelung stellt sicher, dass in begrenzten Bereichen ein Zwischengeschoss gem. des prämierten Entwurfs ermöglicht wird und die gewünschte Flexibilität für den Ein- oder Rückbau von Galerieebenen langfristig erhalten bleibt.

Weitere detaillierte Regelungen zur Gestaltung des neuen Gebäudes werden im städtebaulichen Vertrag bzw. seinen Anlagen festgeschrieben.

5.6 Verkehrsflächen

5.6.1 Straßenverkehrsflächen

Verkehrsaufkommen und -abwicklung

Die innerhalb des Teilbereichs „Domstraße“ gelegenen Abschnitte der Straßen Große Reichenstraße, Domstraße und Alter Fischmarkt sowie die Abschnitte der Straßen im Teilbereich „Nikolai-Insel“ Trostbrücke, Neß, Brodschragen, Dornbusch, Rolandsbrücke, Große Reichenstraße, Domstraße, Willy-Brandt-Straße und Zollenbrücke werden als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Teilbereiche des Bebauungsplans sind damit überdurchschnittlich gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Zur Einschätzung der Auswirkung des geplanten Vorhabens auf die verkehrliche Situation wurde das erwartete Verkehrsaufkommen entsprechend der fachwissenschaftlichen Praxis gutachterlich und auf Grundlage von Annahmen ermittelt.

Im November 2020 wurde eine verkehrstechnische Stellungnahme erstellt, um sowohl für das Bauleitplanverfahren als auch das anschließende Baugenehmigungsverfahren die verkehrliche Abwickelbarkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im umliegenden Straßennetz nachzuweisen. Aufgrund der Umplanungen der Steinstraße in eine Kommunaltrasse wurde das Verkehrsgutachten im November 2023 an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Berechnung der Verkehrsprognose basiert auf dem Prognosemodell der Verkehrsuntersuchung Innenstadt unter Berücksichtigung der Kommunaltrasse Steinstraße zwischen Domplatz und Jakobikirchhof. Die Maßnahme hierzu wird in den folgenden Jahren durch den LSBG umgesetzt und somit auch die Durchgangsverkehre auf der Achse Domstraße – Steinstraße in Richtung Osten auf das umliegende leistungsfähige Straßennetz verlagert. Hierdurch kommt es insbesondere auf der Domstraße zu veränderten Belastungen, da der Durchgangsverkehr über die Achse Domstraße - Steinstraße zu großen Teilen entfällt und gleichzeitig in der Anbindung zur Willy-Brandt-Straße auch veränderte Quell-Ziel-Beziehungen auftreten. Als

gesamtstädtische Prognosegrundlage liegt dem Verkehrsmodell Innenstadt das Szenario 1 „Mobilitätsoptionen schaffen!“ aus der Verkehrsentwicklungsplanung zu Grunde. Der Modal Split des motorisierten Verkehrs sinkt dabei von 36 % im Analysejahr 2018 auf 30 % im Prognosejahr 2030.

Um die bestehende Verkehrslage beurteilen zu können, wurde im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung am 22. September 2020 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Weitere Erhebungen wurden 2023 vorgenommen. Diese dienen aufgrund der Baustellensituation im Rathausquartier nur der Plausibilisierung der zuvor ermittelten Werte. Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die Planrealisierung erwartete Verkehrsaufkommen sowie das Fahrtenaufkommen der vorhandenen Nutzungen rechnerisch ermittelt und einander gegenübergestellt. Im Netzmodell wurde die Sperrung der Steinstraße zwischen Domplatz und Jakobikirchhof für den allgemeinen MIV modelliert und entsprechend die Netze im nachgeordneten Straßennetz im Kontorhausviertel, Rathausquartier, etc. angepasst.

Für das Bauvorhaben Domstraße wurden für die insgesamt 111 bestehenden Stellplätze ein Fahrtenaufkommen von rund 280 Fahrten pro Tag ermittelt. Dem gegenüber wurden für die geplanten ca. 113 Stellplätze ein Verkehrsaufkommen von rund 300 Fahrten pro Tag für die geplanten Nutzungen berechnet. Die Gegenüberstellung von Bestand und Planung zeigt also eine Zunahme von rund 20 Fahrten pro Tag und somit keine relevante Veränderung des Gesamtverkehrsaufkommens. Aufgrund der Geringfügigkeit kann somit davon ausgegangen werden, dass eine leistungsgerechte Erschließung des Vorhabens über das vorhandene Straßenverkehrsnetz möglich ist und es zu keinen Veränderungen der Verkehrsqualität kommt.

Im Bereich Nikolai-Insel werden im Bestand insgesamt 38 private Stellplätze durch Büromitarbeiter genutzt, die sich oberirdisch zwischen den beiden Bestandsgebäuden befinden. Es ergibt sich ein bestehendes Verkehrsaufkommen von rund 100 Fahrten pro Tag. In der Planung sind insgesamt ca. 155 Stellplätze in Tiefgaragen vorgesehen. Verteilt auf die verschiedenen Nutzungen im Plangebiet ergibt sich ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen von rund 450 Fahrten pro Tag, welche sich gleichmäßig auf die Ost- und Westrichtung aufteilen. Von vereinzelt Fahrten über die kleineren Nebenstraßen ist auszugehen, diese sind aber rein von der Größenordnung her unbedeutend und werden durch einen pauschalen Zuschlag berücksichtigt. Hier kommt es somit zu einer merklichen Zunahme.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Erschließung des Bauvorhabens ist die Kapazität des unmittelbar angrenzenden Knotenpunktes Domstraße/ Große Reichenstraße nachzuweisen. Die Bewertung der Qualität des Verkehrsflusses erfolgt anhand von Qualitätsstufen (QSV) mit den Buchstaben A-F, die für die durchschnittlichen Wartezeiten eines Fahrzeuges auf den jeweiligen Fahrstreifen stehen. Die Gesamtqualität eines Verkehrsknotenpunktes ergibt sich somit aus der mittleren Wartezeit des schlechtesten Fahrstreifens.

Unter Berücksichtigung der Verkehrszählung, dem Verkehrsaufkommen der entfallenen Bestandsnutzungen und den prognostizierten Neuverkehren sowie der angenommenen Richtungsverteilung der Verkehrsströme wurden die Verteilung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden für den Knotenpunkt Domstraße/ Große Reichenstraße ermittelt. Auf Basis dieser Verkehrsmengen zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Knotenpunkt Domstraße/ Große Reichenstraße in beiden Spitzenstunden mit der Qualitätsstufe A zu bewerten ist. Die Verkehre können somit leistungsgerecht abgewickelt werden.

Im Ergebnis kann somit festgestellt werden, dass die Realisierung der Bauvorhaben, trotz merklicher Verkehrszunahme durch das Vorhaben Nikolai-Insel, nicht zu einer Beeinträchtigung der Verkehrsqualität führt. Folglich ist insgesamt eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre ohne bauliche oder signaltechnische Maßnahmen möglich.

Öffentliche Anlieferungszone Teilbereich Domstraße

Grundsätzlich sind alle durch ein Bauvorhaben generierten Belange auf Privatgrund abzuwickeln. Dennoch soll die Anlieferung des Teilbereichs Domstraße aus vielfältigen Gründen nicht nur über den Innenhofbereich, sondern auch über eine neu einzurichtende Ladezone im öffentlichen Raum an der Große Reichenstraße erfolgen. Durch das Planvorhaben wird insbesondere das städtebauliche und politische Ziel verfolgt, den südlichen Innenstadtbereich zu stärken und beleben. Aus diesem Grund sind für die Erdgeschosszone bis zu acht Nutzungseinheiten für gastronomische Nutzungen vorgesehen, die einer Anlieferung durch LKW/ Sattelzug, z.B. zur Entleerung der Fettabschneider, bedürfen. Das städtebauliche Konzept sieht die Gestaltung eines Innenhofbereichs vor, der unter anderem auch der Anlieferung durch kleinere Fahrzeuge zur Verfügung steht, gleichzeitig allerdings noch zahlreichen weiteren Flächenansprüchen gerecht werden muss (Kinderspielflächen, lärmabgewandter Freiraum, Begrünung und Baumpflanzungen, Fahrradabstellanlagen, auskragende Balkone etc.). Für die Anlieferung durch Kleintransporter ist eine Durchfahrt im Erdgeschoss an der Große Reichenstraße mit einer Höhe von 3 m und einer Breite von 4,5 m vorgesehen.

Eine Anlieferung über den Innenhof mit größeren Fahrzeugen wäre nur mit einer zusätzlichen Durchfahrt und zusätzlicher Gehwegüberfahrt möglich. Gleichzeitig wären zusätzliche Wendeflächen erforderlich, die mit der derzeitigen Planung nicht vereinbar wären. Ein Ausfahren in Rückwärtsfahrt über den öffentlichen Gehweg ist aus Sicherheitsgründen nicht gestattet. Daher wurde eine fahrgeometrische Prüfung jeweils für einen LKW und Sattelzug mit Einfahrt über eine Durchfahrt an der Großen Reichenstraße und Ausfahrt über eine Durchfahrt an der Straße Alter Fischmarkt geprüft. Sollte die Anlieferung auch für LKW/ Sattelzug über den Innenhof erfolgen, ergäben sich folgende Auswirkungen:

- Flächenverluste aller geplanten Nutzungen
- Unterbrechung der stadtbildwirksamen, als durchgängig belebte Erdgeschosszone geplanten Fassade zum Domplatz aufgrund der Einrichtung einer zusätzlichen Durchfahrt
- Verluste von Kinderspielflächen
- Sicherheitstechnische Probleme im Nebeneinander von Kinderspielflächen und der Anlieferung
- Verlust an geschützten privaten Freiräumen, da Balkone im 1. OG durch die Ausweitung der Durchfahrt in die Höhe entfallen müssten
- Schalltechnische Konflikte durch die Intensivierung des Anlieferverkehrs und dem Einsatz größerer Fahrzeuge im zur Zeit lärmabgewandten Innenhofbereich mit Auswirkungen auf den Gesundheitsschutz und die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse
- Minderung der Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion im Innenhof
- Potentielle Gefahrenstelle durch die zusätzlich erforderlichen Gehwegüberfahrt in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Überfahrt auf dem Nachbargrundstück

Aus den genannten Gründen wird angestrebt, die Anlieferung durch LKW/ Sattelzug in den öffentlichen Raum zu verlagern und eine neue Anlieferungszone an der Große Reichenstraße einzurichten. Eine Ladezone im öffentlichen Raum dient grundsätzlich der Allgemeinheit und nie einem bestimmten Bauvorhaben. Durch eine der Allgemeinheit dienenden Ladezone im

öffentlichen Straßenraum würde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Eine Anordnung eröffnet den Gemeingebrauch, sodass jedermann die Benutzung der Ladezone im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften gestattet ist. Die Haltemöglichkeit kann dazu beitragen, Anlieferungsvorgänge auch für Nutzungen außerhalb des Vorhabens geregelt abzuwickeln und etwa ein Halten in zweiter Reihe oder auf dem Gehweg zu vermeiden. Bei der temporären Verlegung von Schläuchen über den öffentlichen Gehweg zum Abpumpen der Fettabscheider könnten potentielle Barrieren und Gefahren für Zufußgehende entstehen, die sich jedoch durch entsprechend festzulegender Auflagen im Rahmen der erforderlichen Sondernutzungsgenehmigung vermeiden lassen. Eine gewisse Einschränkung des Gemeingebrauchs des Gehwegs ist dennoch zumindest für den Moment des Anliefervorgangs bzw. des Abpumpens des Fettabscheiders durch die Inanspruchnahme der Gehwegflächen zu erwarten.

Im Ergebnis der Prüfung und Abwägung liegen gewichtige Gründe gegen eine Intensivierung der Anliegerverkehre im Innenhof und eine zusätzliche Durchfahrt vor. Die teilweise Verlagerung der privaten Anlieferungsvorgänge auf die öffentliche Wegefläche durch die Einrichtung einer neuen Anlieferungszone wird unter Berücksichtigung der o.g. Hindernisgründe einer Abwicklung auf Privatgrund im Ergebnis der Abwägung dennoch als vertretbar eingeschätzt. Es gilt insbesondere zu berücksichtigen, dass die Einschränkungen nur zeitlich begrenzt eintreten würden und ein Teil der privaten Anlieferungsvorgänge, die mit kleineren Fahrzeugen (kein LKW) möglich sind, über den privaten Innenhof erfolgen sollen.

Im Teilbereich Nikolai ist die Anlieferung der gewerblichen und gastronomischen Nutzungen über bereits öffentliche Anlieferungszone auf den Straßen Trostbrücke und Neß in die jeweiligen Erdgeschosse der Gebäude vorgesehen. Da es sich hierbei um bereits bestehende Anlieferungszone handelt, ist eine detailliertere Betrachtung im Bebauungsplanverfahren nicht erforderlich.

5.6.2 Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Neben den festgesetzten Straßenverkehrsflächen wird zudem im südwestlichen Bereich des Plangebietes, entlang der Wasserfläche des Nikolaifleets, eine Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ festgesetzt. Die Freiflächen bei der Alten Börse sollen umgestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. In ihrer derzeitigen Gestaltung nutzt die Fläche das Lagepotential unmittelbar am Nikolai-Fleet nicht aus. Es sollen Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Beschäftigte aus den umliegenden Büronutzungen geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der Aufwertung des öffentlichen Bereichs wird zudem der Erhalt der bestehenden Straßenbäume sichergestellt.

5.6.3 Gehrecht, Arkade und lichte Höhe

Gehrecht

Im Bereich Brodschangen setzt der Bebauungsplan ein Gehrecht fest, das in Verlängerung der von Norden kommenden gleichnamigen öffentlichen Straßenverkehrsfläche eine Verbindung zum Fußgängerbereich Bei der Alten Börse und weiter über die denkmalgeschützte Zollenbrücke an die Domstraße / Willy-Brandt-Straße schafft. Das zwischen den Gebäuden im MU1 und MK1 verlaufende Gehrecht soll die wichtige Fußgänger Verbindung zwischen der Altstadt und der Hafencity verbessern und stärken. Auch im Bereich Brodschangen können

weitere Möglichkeiten für den Aufenthalt geschaffen, die den Nutzerinnen und Nutzern der neuen Gebäude z.B. für den Aufenthalt in Pausen dienen können.

Im Vordergrund steht somit weniger der Aspekt der öffentlichen Erschließung als vielmehr der Aspekt der allgemeinen Zugänglichkeit. Die Ausweisung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist daher nicht erforderlich. Zudem befinden sich die Flächen inzwischen in Privatbesitz. Um alle genannten Funktionen abzusichern, setzt der Bebauungsplan daher in den genannten Bereichen ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit fest.

Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, zu verlangen, dass die bezeichnete private Fläche dem allgemeinen Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt wird. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden. Das festgesetzte Gehrecht in Verbindung mit der Arkade in dem mit „MK1“ bezeichneten Kerngebiet umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, zu verlangen, dass die bezeichnete private Fläche dem allgemeinen Fußgängerverkehr mit einer Mindestbreite von 3 m zur Verfügung gestellt wird. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 13 der Verordnung).

Arkade mit Gehrecht und lichter Höhe

Eine weitere wesentliche Wegeverbindung, die durch die Planung für Fußgängerinnen und Fußgänger gesichert werden soll, befindet sich am südlichen Abschluss des MK 1. Der Bau-block soll trotz seiner Größe keine trennende Wirkung entfalten, sondern in seinem Sockelbereich insgesamt offen, transparent und durchlässig wirken. Da das Gebäude unmittelbar am Nikolai-Fleet abschließt, wird eine Wegeverbindung in Form einer Arkade gesichert. Das Element der Rundbögen der Arkaden setzt sich auch an der westlichen und östlichen Fassade des Bürogebäudes mit den jeweils erhöhten Erdgeschossen fort. Es besteht zudem die Möglichkeit einer Durchwegung innerhalb des Gebäudes innerhalb der regulären Öffnungszeiten. Zur Sicherung einer für die Öffentlichkeit immer zugänglichen Arkade zur Verbindung mit der Domstraße und zur Aufwertung und Erlebbarkeit des Nikolaifleets, wird zeichnerisch eine Arkade mit einer Mindestbreite von 6,15 m festgesetzt. Diese Mindestbreite wird gemessen von der Außenfassade des Gebäudes zur Außenwand der Arkaden. Aufgrund der Rundbogenform bezieht sich die Breite somit auf die Gesamtbreite der Arkaden, einschließlich Pfeiler der Rundbögen. Gleichzeitig wird durch § 2 Nummer 13 der Verordnung eine Mindestbreite von 3,00 m für den Durchgangsbereich in den Arkaden festgesetzt, sodass eine Einschränkung der Durchquerungsmöglichkeit aufgrund von anderweitigen Nutzungen der Arkadenflächen und überbreiten Pfeilern verhindert wird. In westlicher Richtung wird die Wegeverbindung unter der Arkade mit einem Gehrecht bis zum Fuß- und Radverkehrsbereich „An der Alten Börse“ herangeführt.

Für die Arkaden wird weiterhin zeichnerisch eine lichte Höhe von mindestens 4,4 m festgesetzt. Aufgrund der hier fortgeführten Rundbogenform bezieht sich diese Mindesthöhe auf den zukünftigen Mittelpunkt des Rundbogens. An dem Punkt, an dem der Rundbogen in die Pfeiler übergeht, ist mind. eine lichte Höhe von 4,25 m gegeben.

5.6.4 Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Für das Planverfahren wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Da sich das Plangebiet gem. BPD Mobilitätsnachweis 2022-02 im sogenannten Abminderungsgebiet (zentraler Bereich der Innenstadt) befindet, dürfen lediglich 25% der sonst gem. § 48 HBauO erforderlichen

Stellplätze für Pkw hergestellt werden. Aufgrund der Innenstadtlage der Plangebiete sowie der hohen Nutzungsdichte und -mischung im direkten Umfeld wird überwiegend von kurzen Wegen für die Anwohner zu Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangeboten etc. ausgegangen. Darüber hinaus ist eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV gegeben. U- und S-Bahn- sowie Bushaltestellen befinden sich in fußläufiger Erreichbarkeit. Alle Velorouten der Stadt Hamburg treffen am etwa 300 m entfernt liegenden Rathausmarkt zusammen, sodass auch die Erreichbarkeit für den Radverkehr als sehr gut eingestuft wird. Zusätzlich befindet sich das Plangebiet innerhalb aller Geschäftsgebiete der in Hamburg angebotenen Sharing-Mobilitätsdienstleistungen. Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen und der bauordnungsrechtlich bedingten reduzierten Stellplatzanzahl für Pkw wird von einer geringen Nutzung privater Pkw ausgegangen.

Für die Nutzungen im Teilbereich Nikolai werden nach aktueller Vorhabenplanung bis zu ca. 155 Stellplätze angestrebt, wobei nach BPD-2022-02 Mobilitätsnachweis mit Berücksichtigung des Abminderungsgebiet zum derzeitigen Nutzungskonzept ca. 125 Stellplätze bilanziert werden. Von den ca. 155 Stellplätzen sind etwa 70 Stellplätze für Wohnungen, ca. 65 Stellplätze für Büronutzungen und ca. 20 Stellplätze für Gastronomie und Gewerbenutzungen (inkl. Kindertagespflegestätte im Baugebiet „MU1“) vorgesehen. Die Stellplätze werden mit zwei miteinander verbundenen Tiefgaragen mit gemeinsamer Zufahrt von der Domstraße untergebracht. Ein Anteil der Stellplätze für die Nutzungen im MU1 wird in der Tiefgarage im Baugebiet „MK1“ nachgewiesen. Diese wird mit zwei Untergeschossen geplant und erstreckt sich über das gesamte Baugebiet „MK1“. Neben den Stellplätzen für den Pkw sind im MU1 auch Fahrradstellplätze zwischen Erdgeschoss und erstem Untergeschoss vorgesehen.

Des Weiteren sind in den Untergeschossen Abstellräume für Fahrräder sowie Lagerflächen geplant. Insgesamt sind ausreichend Flächen vorhanden, um die Anforderungen an Fahrradstellplätze zu decken. Der bestehende Höhenunterschied bei Brodschragen im Übergang zur Große Reichenstraße von 4,60/ 4,77 m zu 4,98 m, welcher in der Planzeichnung durch die Festsetzung unterschiedlicher Gebäudehöhen festgesetzt wird, soll durch eine Rampe und einen Rampenanschluss überbrückt werden.

Eine weitere Tiefgarage ist unterhalb des mit MK3 bezeichneten Kerngebiets geplant. Sie erfüllt die Vorgaben für die in MU2 und MK3 benötigten Stellplätze, darunter auch Fahrradstellplätze. Mit dem Neubau einer Tiefgarage für das Bauvorhaben Domstraße sind etwa 113 Stellplätze für die zukünftigen Nutzer vorgesehen. Davon kommen ca. 41 Stellplätze auf die Büronutzungen, neun Stellplätze auf Wohnnutzung und ca. acht Stellplätze auf die Gastronomienutzung. Die verbleibenden 55 Stellplätze sind Stellplätze für die eine Stellplatzbaulast vorliegt und die sich aktuell noch in dem zum Abbruch vorgesehenen Parkhaus befinden. Weiterhin sind in der Tiefgarage ausreichend Flächen vorhanden, um den Bedarf an Fahrradstellplätze zu decken. Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt über die Große Reichenstraße.

Auch die im MK2 erforderlichen Stellplätze sind in einer Tiefgarage untergebracht. Diese hat drei Untergeschosse und wird über die Rolandbrücke von Osten des Plangebietes her erschlossen. Da das MK2 nur bestandskonform in die Planung einbezogen wird, sind auch für die dort bestehende Tiefgarage keine Änderungen vorgesehen.

Neben den Fahrradstellplätzen in den Tiefgaragengeschossen sind auch oberirdische Fahrradstellplätze vorgesehen. Ein wildes, die Gehwegnutzung behinderndes Fahrradparken soll verhindert werden und die Fahrradnutzung am Standort modern und attraktiv gestalten. Die

Fahrradstellplätze werden entsprechend des BPD Mobilitätsnachweis 2022-02 auf den privaten Grundstücksflächen angeordnet. Eine ausreichende Versorgung des Plangebietes mit Parkmöglichkeiten ist somit gegeben.

Insgesamt wird ein großer Teil der Pkw-Stellplätze mit Ladesäulen ausgestattet bzw. vorgerüstet. Im öffentlichen Raum sind derzeit bereits Ladesäulen vorhanden. Die Integration einer Car/Bike-Sharing-Station sowie die Errichtung einer weiteren E-Ladesäule im öffentlichen Straßenraum werden im Rahmen der Erschließungsplanung geprüft. Im Plangebiet sind somit in beiden Teilbereichen ausreichend Flächen vorhanden, um die Anforderungen an die vorgesehenen Stellplätze, einschließlich der Abstellplätze für Fahrräder gemäß BPD Mobilitätsnachweis 2022-02 zu erfüllen.

5.7 Technischer Umweltschutz

5.7.1 Lärmschutz

Auf das Plangebiet und dessen Umfeld wirken bereits heute erhebliche Belastungen durch Verkehrslärm von den angrenzenden Straßen Alter Fischmarkt, Domstraße, die Kleine sowie Große Reichenstraße, Neß, Trostbrücke sowie die südlich des Plangebietes verlaufende sechsspurige Willy-Brandt-Straße ein.

Des Weiteren sind die im Plangebiet selbst induzierten Lärmimmissionen durch die geplanten Büro-, Gewerbe- und Gastronomienutzungen sowie deren Außensitzbereiche zu untersuchen. Für den Teilbereich Nikolai wurden zudem die Auswirkungen von haustechnischen Anlagen untersucht, da für diesen Teilbereich Immissionskonflikte nicht ausgeschlossen werden konnten.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft,

- wie hoch die Verkehrslärmbelastung an den Fassaden sein wird und welche Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den geplanten Wohnungen und Büros und anderen gewerblichen Aufenthaltsräumen erforderlich sind,
- welche Immissionen aufgrund der hauseigenen Geräuschimmissionen (Nikolai), Anlieferungen für die geplanten gastronomischen Einrichtungen, der dazugehörigen Außensitzbereiche, der gewerblichen und kulturellen Einrichtungen, der Einzelhandelsnutzungen, der Tiefgaragenzufahrten sowie der Anlagen der technischen Gebäudeausrichtung zu erwarten sind, welche Maßnahmen zur Sicherung gesunder Arbeitsverhältnisse erforderlich sind und
- welche Emissionen von den geplanten Nutzungen im Plangebiet ausgehen werden und ob Maßnahmen zum Schutz gesunder Wohnverhältnisse in angrenzenden Bestandsbauten erforderlich sind.

Dem Bebauungsplan liegen konkrete Investitionsabsichten und im Nachgang zu den Wettbewerbsverfahren weiter detaillierte Funktionsplanungen zugrunde. Da es sich dennoch um einen Angebotsbepauungsplan handelt, wurden im Lärmgutachten zwar Annahmen z.B. für die Lage und Dimensionierung von gastronomischen Außenbereichen auf Basis der Funktionsplanung getroffen, im Bebauungsplan erfolgt jedoch keine Regulierung dieser Außenbereichsflächen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist regelhaft ein Nachweis über die Einhaltung der Richtwerte der TA-Lärm für den konkreten Betrieb gemäß seiner Lage und Ausdehnung (Sitzplätze) zu erbringen.

Auf Ebene der Bauleitplanung ist für die Beurteilung der Lärmimmissionen aus Gewerbe- und Verkehrslärm der Hamburger Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung“ (2010) anzuwenden. Für die einzelnen Lärmarten (Gewerbelärm, Verkehrslärm) werden im Hamburger Leitfaden Vorschläge zur lärmtechnischen Konfliktlösung sowie Textvorschläge für mögliche Festsetzungen in Bebauungsplänen aufgeführt.

Grundsätzlich wird nach dem Hamburger Leitfaden bei der Beurteilung des Gewerbelärms auf die TA Lärm verwiesen. Bei der Beurteilung des Verkehrslärms (Straßen- und Schienenverkehrslärm) sollen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) berücksichtigt werden. Die jeweiligen Grundlagen und Anforderungen zum Gewerbe- und Verkehrslärm sind in den nachfolgenden Abschnitten erläutert.

Verkehrslärm

Für die schalltechnische Prognose des Verkehrslärms ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334), für den Straßenverkehrslärm die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) bzw. für den Schienenverkehrslärm die Schall 03 heranzuziehen. Die Verordnung gilt zwar insbesondere für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen, findet jedoch hilfsweise regelhaft auch im Rahmen der Bauleitplanung Anwendung.

Die 16. BImSchV sieht für Kerngebiete (MK) und urbane Gebiete (MU) Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts vor.

Nach derzeitigem Wissensstand kann davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurde der auf das Plangebiet einwirkende Verkehrslärm prognostiziert. Grundlage der Prognose bildeten die durch ARGUS Stadt und Verkehr sowie die Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) übermittelten Verkehrsdaten. Hierbei handelt es sich um Zählzeiten „DTVw“ (wochentäglicher Durchschnittlicher Verkehr) mit Lkw-Anteilen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t. In Abstimmung mit der BWI wurden die Daten zur Bildung eines verkehrlichen Prognose-Ansatzes zugunsten Betroffener nach einem worst case Szenario betrachtet, indem die DTVw-Werte als DTV angesetzt und um weitere 10 % erhöht wurden. Nachdem entschieden wurde, dass die Steinstraße künftig in eine Kommunaltrasse umgewandelt werden soll, wurden die Verkehrsdaten angepasst. Die schalltechnische Untersuchung wurde entsprechend den aktualisierten Verkehrsdaten überarbeitet.

Aktuellere gutachterliche Ergebnisse von ARGUS Stadt und Verkehr mit Stand von September 2020 zeigen für die Domstraße sowie die Große Reichenstraße leicht verringerte DTV-Werte, welche jedoch keine veränderten schalltechnischen Implikationen zur Folge hätten, weshalb zur sicheren Seite weiterhin die genannten Daten verwendet wurden. Einzig in Hinblick auf die Große Reichenstraße/Neß zeigt das Gutachten mit Stand von September 2020 ein vergleichsweise signifikant höheres Verkehrsaufkommen, weshalb die dortigen Zahlen nachträglich in den Ansatz integriert wurden. Straßenoberflächen aus Pflastersteinen wurden den Vorgaben der RLS-19 berücksichtigt. Lichtsignalanlagen wurden entsprechend ihrer Lage im

Schallausbreitungsmodell verortet und nach den Vorgaben der RLS-19 mit Immissionszuschlägen in Abhängigkeit der Entfernung zur Lichtsignalanlage berücksichtigt. Straßendeckschichten sind nach RLS-19 berücksichtigt worden. Sie sind insbesondere für die Große Reichenstraße relevant, bei der die Oberfläche teilweise aus Pflaster besteht. Ferner ist vereinzelt in Straßenabschnitten mit parallel und geschlossen verlaufenden Gebäuden eine Mehrfachreflexion des Schalls bedacht worden.

Aufgrund der räumlichen Trennung des Plangebietes durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Große Reichenstraße sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Domstraße werden die Ergebnisse in der Schalltechnischen Untersuchung nach den Bereichen „Domstraße“ (Nord) und „Nikolai-Insel“ (Süd) gegliedert und entsprechend dargestellt. Für den Bereich „Domstraße“ wurde die Betrachtung unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf dem ca. 100 m langen Abschnitt der Großen Reichenstraße geführt. Da aufgrund der kurzen Streckenlänge die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Straße im Regelfall nicht erreicht werden kann, wurde im Sinne einer realistischeren Betrachtung eine konkrete Messung der Schallimmissionen und der Geschwindigkeiten vor Ort durchgeführt und zur Abwägung hinzugezogen.

Konkret ist für die geplante Bebauung in den einzelnen Bereichen mit folgender Verkehrslärmbelastung zu rechnen:

- Im Bereich „Domstraße“ wird im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) der Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags für das Kerngebiet unter Berücksichtigung der theoretischen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h an den lärmzugewandten Fassaden an den Straßen Alter Fischmarkt und Große Reichenstraße vom Erdgeschoss bis in die oberen Geschosslagen des geplanten Gebäudes überschritten. An der Fassade Domstraße können die Werte bis auf einen Teilabschnitt im Süden eingehalten werden. Die höchsten Beurteilungspegel werden mit 74 dB(A) im Erdgeschoss an der südlichen Fassade zur Große Reichenstraße berechnet, was eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung für Wohnnutzungen nach geltender Rechtsauffassung darstellt. An den lärmabgewandten Fassaden mit Orientierung zum Innenhof werden Beurteilungspegel von maximal 55 dB(A) berechnet und somit der Immissionsgrenzwert gemäß 16. BimSchV eingehalten.
- Im Bereich „Domstraße“ wird im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) nachts für das Kerngebiet an allen lärmzugewandten Fassaden vom Erdgeschoss und ausgenommen an einzelnen Bereichen der Domstraße bis in die oberen Geschosslagen des geplanten Gebäudes überschritten. Besonders stark betroffen sind die südlichen Fassaden, an denen Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) ermittelt wurden. Damit wird sowohl der Immissionsgrenzwert als auch die Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts überschritten. An den nordwestlichen und östlichen Fassaden werden ab dem ersten Obergeschoss Beurteilungspegel von maximal 59 dB(A) berechnet und damit die Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts nicht überschritten. An den lärmabgewandten Fassaden mit Orientierung zum Innenhof werden Beurteilungspegel von maximal 56 dB(A) berechnet und somit der Immissionsgrenzwert sowie Grenze zur Gesundheitsgefährdung eingehalten. An der südlichen Fassade zur Große Reichenstraße wird mit Werten von max. 66 dB(A) die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten, im südöstlichen Teilbereich jedoch im letzten Obergeschoss mit 60 dB(A) erreicht.

- Im Bereich „Domstraße“ wurde die Große Reichenstraße zudem unter Berücksichtigung der geprüften Realgeschwindigkeit und dem realen Verkehrsaufkommen betrachtet. Dazu wurden im Zeitraum vom 07. März 2024 bis 13. März 2024 Schallimmissionsmessungen durchgeführt (siehe Schalltechnische Untersuchung – Anlage 2c). Parallel wurden die Geschwindigkeit und die Verkehrsmenge für den 07. März 2024 ermittelt. Dabei wurde nur etwa die Hälfte des für 2035 prognostizierten Verkehrsaufkommens erfasst. Gleichzeitig wurde im Tagzeitraum eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,8 km/h erfasst, im Nachtzeitraum lag die Durchschnittsgeschwindigkeit mit niedrigerer Verkehrsmenge bei 29,5 km/h. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass zwischen dem gemessenen Beurteilungspegel und dem prognostizierten Beurteilungspegel eine Differenz von 11 dB besteht. Ausgehend von der prognostizierten Verdopplung der Verkehrsmengen wurden die Schallimmissionen zusätzlich unter Berücksichtigung der gemessenen Realgeschwindigkeit und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen ermittelt. Die Ergebnisse zeigen im Tagzeitraum eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) für Urbane, Kern-, Dorf- und Mischgebiete, insbesondere an der straßenseitigen Fassade. An den lärmabgewandten Fassaden (Innenhof, Westfassaden Richtung Domstraße und Teile der Ostfassade) wird der Grenzwert der 16. BImSchV eingehalten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird somit nicht überschritten. Auch im Nachtzeitraum kommt es zu weitreichenden Überschreitungen des Grenzwertes der 16. BImSchV von 54 dB(A), jedoch nicht zu einer Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefährdung. Entlang der Großen Reichenstraße, an der auch Wohnen vorgesehen ist (lärmsensible Nachtnutzung) werden Beurteilungspegel bis zu 59 dB(A) prognostiziert was deutlich über den Ergebnissen der messtechnischen Erfassung liegt. Wenn daher aufgrund der örtlichen Situation und aufgrund realistischer Annahmen nicht damit gerechnet werden kann, dass der betreffende Streckenabschnitt mit 50 km/h befahren wird, ist dies in die Abwägung einzubeziehen.
- Im Bereich „Nikolai-Insel“ wird im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) der Immissionsgrenzwert gemäß 16. BImSchV von 64 dB(A) tags für das Kerngebiet an der östlichen Fassade an der Domstraße mit einem Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) bis in die oberen Geschosslagen sowie an der nördlichen Fassade zur Großen Reichenstraße mit einem Beurteilungspegel von bis zu 73 dB(A) im Erdgeschoss überschritten. Weiterhin wird im urbanen Gebiet an der Große Reichenstraße mit einem Beurteilungspegel von 66 dB(A) der Grenzwert erreicht. An der Ecke Alte Börse/ Brodschragen kommt es mit einem Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) im EG, 1. OG und 2. OG ebenfalls zu Überschreitungen, ab dem 3. OG wird ein Beurteilungspegel von 66 dB(A) erreicht. An den Westfassaden des geplanten westlichen und nördlichen Baukörpers sowie an der nördlichen Fassade des nördlichen Baukörpers und in den Innenhöfen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten und keine schalltechnischen Konflikte prognostiziert.
- Im Bereich „Nikolai-Insel“ wird im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) nachts für das Kerngebiet an den der Domstraße zugewandten Fassaden deutlich überschritten. Die Beurteilungspegel liegen zwischen 58 dB(A) und 61 dB(A), was ebenfalls eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung darstellt. Weitere Überschreitungen werden am Gebäude im Kerngebiet entlang der nördlichen Fassade an der Großen Reichenstraße mit Beurteilungspegeln von bis zu 65 dB(A) in den Erdgeschossen gemessen, an der Fassade des

Gebäudes Ecke Neß/ Brodschangen mit einem Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) sowie am Gebäude im Urbanen Gebiet entlang der südöstlichen Fassade mit Beurteilungspegeln von bis zu 59 dB(A). An den lärmabgewandten Fassaden mit Orientierung zum Innenhof werden mit Beurteilungspegeln von bis zu 42 dB(A) nachts keine schalltechnischen Konflikte prognostiziert.

Die durch die lärmtechnischen Berechnungen ermittelten Beurteilungspegel zeigen, dass die zur Orientierung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete und Urbane Gebiete an den nach außen gerichteten Fassaden der Gebäude insbesondere in Richtung der Großen Reichenstraße sowie der Domstraße im Teilbereich Nikolai sowohl tags als auch nachts nicht eingehalten werden können. Dagegen werden die Blockinnenbereiche sowie die in Richtung Trostbrücke ausgerichteten Fassadenbereiche sehr effektiv vor Verkehrslärm geschützt. Insgesamt wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht sowohl am Tage als auch in der Nacht an mehreren Immissionsorten erreicht.

Aufgrund der Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV sind für die geplanten Wohn- und Büronutzungen in Teilen des Plangebiets Festsetzungen zum Schutz vor den einwirkenden Immissionen zu treffen (siehe unten), um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

Gewerbelärm

Zur Beurteilung von gewerblichen Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275, 2021 I S. 123), zuletzt geändert am 03. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 225 S. 1) ist die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (Banz. AT 08.06.17 B5), heranzuziehen. Die Immissionsrichtwerte betragen für Kerngebiete (MK) 60 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts sowie für Urbane Gebiete (MU) 63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden ausgehende Schallemissionen aus Tiefgaragenein- und -ausfahrten sowie die TGA-Anlagen für den Teilbereich Domstraße, haustechnische Anlagen auf dem Dach der Gebäude für den Teilbereich Nikolai sowie aus gastronomischen Außensitzflächen und Lieferverkehr für beide Teilbereiche berücksichtigt. Da die Planung der Tiefgarage sowie deren Entlüftung für den Teilbereich Nikolai noch nicht abgeschlossen ist, sind diese Emissionen in der schalltechnischen Untersuchung nicht einbezogen worden. Diesbezüglich wird auf die Genehmigungsebene verwiesen.

Konkret ist für die geplante Bebauung innerhalb des Plangebietes sowie in dessen direktem Umfeld mit folgender Gewerbelärmbelastung zu rechnen:

- Im Bereich „Domstraße“ wird im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) der Immissionsrichtwert von 60 dB(A) für Kerngebiete bzw. von 63 dB(A) für Urbane Gebiete an nahezu allen schutzwürdigen Nutzungen der Plangebäude sowie im Bestandsumfeld in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet eingehalten. An der Nordfassade werden Beurteilungspegel von 27 dB(A) sowie im Innenhof im Erdgeschossbereich direkt angrenzend an einen gastronomischen Außensitzbereich 61 dB(A) berechnet. Die Überschreitung des Immissionsrichtwertes um 1 dB(A) im Erdgeschoss betrifft lediglich den eigenen Außensitzbereich und wird somit nicht als beurteilungsrelevant angesehen. Bezüglich der geplanten

Wohn- und Büronutzungen werden unter den getroffenen Annahmen keine schalltechnischen Konflikte prognostiziert.

- Im Bereich „Domstraße“ wird im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) für Kerngebiete bzw. Urbane Gebiete an nahezu allen Immissionsorten eingehalten. An der Nordfassade liegen die Beurteilungspegel bei 25 dB(A) sowie an der Ostfassade des südwestlichen Gebäudeteils bei 49 dB(A). Direkt über dem Tor der geplanten Tiefgarage werden Beurteilungspegel von 57 dB(A) prognostiziert. Die Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der TA Lärm für Kerngebiete bzw. Urbane Gebiete von 45 dB(A) nachts werden lediglich an Bereichen prognostiziert, für die kein nächtlicher Schutzanspruch unterstellt wird (Büronutzungen). An den Immissionsorten der geplanten Wohnnutzungen im Südosten des Abschnittes wird der Immissionsrichtwert mit maximal 41 dB(A) an der Westfassade zum Innenhof durchgängig eingehalten. Zudem ergeben sich die nächtlichen Beurteilungspegel (mit Ausnahme der Immissionsorte mit Nähe zum Tiefgaragentor) ausschließlich durch die Immissionen der Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung, welche im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auch während der Nacht vollumfänglich in Betrieb sind.
- Im Bereich „Nikolai-Insel“ wird im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) der Immissionsrichtwert von 60 dB(A) für Kerngebiete bzw. von 63 dB(A) für Urbane Gebiete an allen Immissionsorten innerhalb des Plangebietes sowie in dessen direktem Umfeld eingehalten. Die Beurteilungspegel liegen zwischen 23 dB(A) im Osten und 59 dB(A) in direkter Nähe zu den Außengastronomie-Bereichen bzw. den geplanten Tiefgaragen-Toren. Die Realisierung der Tiefgaragenzufahrt an der Domstraße stellt sich unter Berücksichtigung der Emissionsansätze wie vorliegend angenommen als schallschutzfachlich konfliktfrei möglich dar. Mit Maßnahmen wie dem Einsatz von gummibereiften Rollcontainern können die Lärmemissionen durch Anlieferungen reduziert werden.
- Im Bereich „Nikolai-Insel“ wird im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) für Kerngebiete bzw. Urbane Gebiete an sämtlichen Immissionsorten und in sämtlichen Geschosslagen durch den Betrieb der gastronomisch genutzten Außenbereiche überschritten. Die Beurteilungspegel liegen hier zwischen 47 dB(A) und 58 dB(A). Weiterhin kommt es zu einer Überschreitung der Richtwerte durch einige der haustechnischen Anlagen. Durch eine Begrenzung des Anlieferungszeitraums können Emissionen durch die Anlieferung für den Nachtzeitraum vermieden werden.

Schalltechnische Konflikte im Sinne der TA Lärm können sich dabei lediglich in Hinblick auf eine etwaige Nutzung von Außenbereichen im Rahmen geplanter Gastronomien während der lautesten Nachtstunde zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr ergeben. Für die Außengastronomiebereiche wird auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren verwiesen. Regelungen zu den Anlieferungsvorgängen und -zeiträumen sowie zu der Reduzierung der Emissionen von haustechnischen Anlagen werden in dem städtebaulichen Vertrag getroffen.

Regelungen im Bebauungsplan

Die innerhalb des Plangebiets festgestellten Lärmimmissionen, welche durch den Straßenverkehr verursacht werden, liegen wie beschrieben in Teilen über den geltenden Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV bzw. den Immissionsrichtwerten der TA Lärm. Hinsichtlich des Verkehrslärms macht dies gezielte Maßnahmen der Lärmreduktion für die Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen erforderlich, hinsichtlich des Gewerbelärms,

dessen Überschreitungen ausschließlich aus den Annahmen zu den Außenbereichen der Gastronomie resultieren, wird auf das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren verwiesen.

Insgesamt ist das Plangebiet in Hinblick auf die Verkehrslärmbelastungen ein Standort, der insbesondere für eine Wohnnutzung nicht optimal geeignet ist. Wenn Lärm gesundheitsgefährdende Größenordnungen erreicht, sollten keine Wohnungen entstehen. Es ist jedoch eine wichtige Zielsetzung der Stadt Hamburg, die Zahl der Wohnungen in Hamburg insgesamt zu erhöhen, um der entsprechenden Nachfrage gerecht zu werden, und die Wohnnutzung insbesondere auch in der Innenstadt zu stärken (siehe Ziffern 5 und 5.1). Diesem Ziel wird gegenüber dem Lärmschutz Vorrang eingeräumt.

Gemäß der zugrunde liegenden Funktionsplanung soll das Wohnen auf den nördlichen Bereich des MU (1) und das MU (2) beschränkt werden. Unter Beachtung des Innenstadtbauungsplans (Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49) soll Wohnen jedoch ausnahmsweise auch im übrigen Plangebiet zugelassen werden können. Trotz berechneter Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung¹ (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) an den zur Straße orientierten Gebäudeseiten soll das Wohnen hier ermöglicht werden, da auf den dem Lärm abgewandten Seiten der jeweiligen Gebäude (z.B. Blockinnenbereiche) deutlich geminderte Pegel erwartet werden können, die gesunde Wohnverhältnisse bei geeigneter Grundrissgestaltung möglich machen. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität geringere Beurteilungspegel erreicht werden als bei der Berechnung unter der Annahme einer Geschwindigkeit von 50 km/h in der Große Reichenstraße prognostiziert wurden.

Sofern lärmabgewandte Seiten nicht vorhanden sind, müssen jedoch besondere lärmschutztechnische Anforderungen an die Fassaden und Fensterkonstruktionen gestellt werden. Aus diesem Grund übernimmt der vorliegende Bebauungsplan den folgenden Abschnitt der Festsetzung aus dem Innenstadtbauungsplan und setzt in § 2 Nummer 14 fest:

Werden in den Kerngebieten an Gebäudeseiten Pegel von 60 dB(A) in der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) erreicht oder überschritten, sind Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Wohn- / Schlafräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Werden an Gebäudeseiten Pegel von 70 dB(A) am Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu dieser Gebäudeseite orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen (vgl. § 2 Nummer 14 der Verordnung).

Auch hier wird hinsichtlich der Zulässigkeit der Wohnnutzung auf das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren abgestellt, in dem für den Einzelfall nachgewiesen werden muss, ob eine erhebliche, d.h. gesundheitsgefährdende Lärmbelastung vorliegt, und ob und auf welche Weise diese vermindert werden kann.

An den Fassadenabschnitten, an denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten ist, ist jedoch auch bei gewerblichen Nutzungen durch ausreichend dimensionierten Schallschutz der Außenbauteile gesunde

¹ Siehe hierzu z.B. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 5.04; BVerwG, Urt. vom 28.10.1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <357>

Arbeitsverhältnisse sicher zu stellen. An den Fassadenabschnitten, an denen nur die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, bedarf es bei nicht vorhandener Schutzwürdigkeit (publikumsbezogene Nutzungen im Erdgeschoss bzw. Büronutzung in den darüber liegenden Geschossen) keiner speziellen Maßnahmen zur Sicherung gesunder und Arbeitsverhältnisse.

Für die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse im Plangebiet aufgrund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind jedoch Maßnahmen des Immissionsschutzes erforderlich.

Für die mit MU1 und MU2 bezeichneten Gebiete wäre aufgrund der dort erreichten Lärmwerte grundsätzlich die sogenannte „Grundrissklausel“ denkbar. Diese zielt jedoch darauf ab, dass Wohn- und insbesondere Schlafräume der lärmabgewandten Gebäudeseite zuzuordnen sind und würde somit relativ große Wohnungen nach sich ziehen. Aufgrund des angestrebten vielfältigen Wohnungsmixes, der großen Nachfrage insbesondere in der Innenstadt nach eher kleinen Wohnungen sowie der anzunehmenden Bewohnerstruktur am Standort und deren Wohnbedürfnissen sollen jedoch insbesondere im MU2 auch kleine Wohnungen entstehen. Diese können jedoch nicht durchgesteckt werden und auch nicht alle ausschließlich einseitig orientiert werden. Eine Konfliktlösung über die Grundrissorganisation ist hier jedoch grundsätzlich denkbar. So enthält die angesprochene „Grundrissklausel“ keine Aussage darüber, wie viele Schlafräume lärmabgewandt ausgerichtet werden müssen. Der konkreten Formulierung ist zudem zu entnehmen, dass lärmzugewandte Schlafräume möglich sind, und dass Einzimmerwohnungen wie Schlafräume zu beurteilen sind. Andererseits zeigt die Genehmigungspraxis, dass der Anteil lärmzugewandter Schlafräume bzw. Zimmer, die zum Schlafen genutzt werden können, nicht höher als 25 % bis 33 % sein sollte. Dies ist mit den geplanten Grundrissen, aber auch generell vor dem Hintergrund der damit einhergehenden Folgen für den Wohnungsmix auch weder städtebaulich noch immobilienwirtschaftlich wünschenswert.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, scheiden hierbei zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms aus Platzmangel, aber insbesondere auch aus städtebaulichen Gründen aus. Die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse kann daher nur über die Schaffung eines ausreichenden passiven Schallschutzes am Gebäude erfolgen. Dies ist bautechnisch problemlos möglich und wirtschaftlich vertretbar. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die überwiegenden Anforderungen an die Fassaden heute bereits mit den Anforderungen erfüllt werden, die aus Wärmeschutzgründen (Isolierglasfenster) bei ansonsten üblicher Massivbauweise und entsprechendem Flächenverhältnis von Außenwand zu Fenster, notwendig sind. Es soll jedoch auch im Falle teilgeöffneter Fenster ausreichend Schallschutz sichergestellt werden. Dementsprechend wird in § 2 Nummer 15 die folgende Festsetzung getroffen:

An den in der Nebenzeichnung 2 mit „(E)“ bezeichneten Bereichen ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster 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- / Schlafräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (vgl. § 2 Nummer 15 der Verordnung).

Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, die eine ausreichende Nachtruhe in den Schlafräumen und Kinderzimmern ermöglichen. Die mit (E) bezeichneten Bereiche wurden auf Grundlage der prognostizierten Beurteilungspegel bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dargestellt, unter Berücksichtigung der realistischen Rahmenbedingungen werden vermutlich geringere Beurteilungspegel erreicht. Der in der Festsetzung § 2 Nummer 15 der Verordnung fixierte Zielwert von 30 dB(A) nachts leitet sich aus den Erkenntnissen der Lärmwirkungsfor-schung ab. Demnach ist bei einem Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts am Ohr des Schlafers ein gesunder Schlaf ohne Risiko einer lärmbedingten Herz-Kreislauf-Erkrankung möglich. Diese Vorgehensweise zur Konfliktlösung ist deshalb gerechtfertigt, da die Festle-gung von nächtlichen Außenpegeln in den maßgeblichen Vorschriften, hier die herangezogene 16. BImSchV, einen ausreichend niedrigen Innenraumpegel für den gesunden Schlaf ermög-lichen sollen. Dieses Schutzziel für die Nacht wird also entsprechend festgesetzt.

Die Grundrisse im Bereich Domstraße ergeben sich aus einer wirtschaftlichen Grundrisspla-nung und der Zielgruppenausrichtung. Insgesamt sind sechs Einzimmerwohnungen von 58 Wohnungen betroffen, die aus diesem Grund einseitig zu der lärmzugewandten Seite ausge-richtet sind. Bei diesen Wohnungen wurde bewusst auf eine Loggia verzichtet, da diese zu unwirtschaftlichen Flächenverlusten führen würde, sodass keine auskömmlichen Wohnungs-größen entstehen könnten. Für die Einhaltung der Anforderungen an den Lärmschutz (30 dB(A) am Ohr des Schlafers) wird eine Fensterkonstruktion vorgesehen, die den nächsten Lärmeintrag bei geöffnetem Fenster reduziert. Es wurde zudem geprüft, diese Einzimmerwoh-nungen größeren Wohnungen auf der Südostecke zuzuordnen. Doch auch dann bleibt die Lärmproblematik bestehen, weil Schlafzimmer zur Große Reichenstraße ausgerichtet werden müssten. Eine Auflösung der Ecksituation ist nicht möglich, da eine effiziente Grundrissgestal-tung erzielt werden soll. Darüber hinaus wird im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung festgestellt, dass das Erreichen oder die leichte Überschreitung der Schwelle von 60 dB(A) nachts an der Gebäudefassade nördlich der Großen Reichenstraße unter Berücksichtigung Realgeschwindigkeit geringer als in der Berechnung dargestellt, sodass auch die Auswirkun-gen auf eine Wohnnutzung geringer ausfallen. Bei der betrachteten Berechnung mit der Real-geschwindigkeit wird die Schwelle von 60 dB(A) unterschritten. Der Innenraumpegel ist nachts bei einem gekippten bzw. teilgeöffneten Fenster (auch bei Planung von verglasten Loggien oder Vorhangfassen etc., sodass dann von zwei hintereinander liegenden gekippten Fenstern auszugehen ist) nachzuweisen. Dieses gekippte bzw. teilgeöffnete Fenster basiert nicht auf Erfordernissen der Raumbelüftung, sondern hat seine Erklärung aus der Lärmwirkungsfor-schung und dem Wahrnehmen von Außenwelteindrücken. Entsprechende Untersuchungen haben wiederholt bestätigt, dass die Wahrnehmung der Außenwelt ein unverzichtbarer quali-tativer Bestandteil des Wohnens ist. Hierbei geht es nicht um eine akustisch-diffuse Außen-weltwahrnehmung – wie sie bereits bei relativ großen Fenstern bzw. Glasbauteilen eintritt – sondern um eine informationshaltige akustische Wahrnehmung der Außenwelt. Vor diesem Hintergrund sind Interpretationen des Begriffes, die darauf hinauslaufen, das Wohnen lediglich bei geschlossenen Fenstern bzw. mit minimalen Spaltbreiten zu ermöglichen, abzulehnen. Aus diesem Grund kommt der Diskussion über die Breite der sog. Spaltöffnung bei den ge-kippten Fenstern auch aus physikalischer Sicht eine andere Bedeutung zu; sie muss ausrei-chend groß sein, damit der vorgenannte Effekt gegeben ist. Vergleichbare Maßnahmen sind dann akzeptabel, wenn sie die Wahrnehmbarkeit akustischer Hintergrundgeräusche der

Außenwelt ebenso gewährleisten. Dies gilt auch für den Fall, dass bauliche Schallschutzmaßnahmen kombiniert werden. Bei gewöhnlichen Fensterkonstruktionen erfolgt auch bei gekipptem Fenster bereits eine Minderung der Lärmimmissionen um ca. 15 dB(A), wenn eine Kippbegrenzung und absorbierende Laibung vorhanden ist. Durch eine lärmoptimierte Fensterkonstruktion (wie diese z.B. für die stark immissionsbelastete Wohnnutzung in der Hafen-City entwickelt wurde) kann sogar eine Lärmreduzierung von 25 dB(A) erreicht werden. Im Falle der zu den umliegenden Straßen ausgerichteten Fenster kann folglich erwartet werden, dass eine gewöhnliche Fensterkonstruktion mit einer dahinter liegenden lärmoptimierten Fensterkonstruktion gekoppelt werden muss.

Generell gilt für alle Gebäude, dass durch die für den Nachtzeitraum definierten Maßnahmen die Schutzziele für den Tagzeitraum innerhalb der Wohnungen ebenfalls erreicht werden. Für den Tagzeitraum müssen daher ergänzend lediglich Schutzmaßnahmen für die Außenwohnbereiche, das heißt Balkone und Loggien definiert werden. Dies gilt für jene Teile des Plangebiets, in denen Werte von 65 dB(A) erreicht werden. 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. Außenwohnbereiche sind deshalb möglichst zur lärmabgewandten Seite zu orientieren oder zu verglasen, also sind z.B. Wintergärten anstelle von Balkonen vorzusehen.

Immissionspegel von über 65 dB(A) tags sind ausschließlich entlang der mit „(F)“ bezeichneten Fassaden (dort jedoch nicht überall und nicht über alle Geschosse) zu erwarten. Ab diesem Schallpegel sind daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden müssen. Außenwohnbereiche sind deshalb möglichst zur lärmabgewandten Seite zu orientieren oder zu verglasen, demnach sind z.B. Wintergärten statt Balkonen vorzusehen. Der Bebauungsplan trifft daher in § 2 Nummer 16 folgende Festsetzung:

Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel verglaste Loggien 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. Von dieser Festsetzung kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass die tatsächliche Lärmbelastung in der Mitte eines Außenwohnbereiches in einer relativen Höhe von 1,2 Metern niedriger als 65 dB(A) ist (vgl. § 2 Nummer 16 der Verordnung).

Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die dazu führen, dass vor den Gebäudefassaden die Lärmimmissionen soweit reduziert werden, dass ein gesundheitsschädlicher Außenlärmpegel gar nicht mehr besteht und ein geschützter

Außenwohnbereich geschaffen wird. Soweit durch einen Einzelnachweis ermittelt wurde, dass die tatsächliche Lärmbelastung in der Mitte eines Außenwohnbereiches in einer relativen Höhe von 1,2 Metern (auf Sitzhöhe) niedriger als 65 dB(A) ist, kann von den oben beschriebenen Maßnahmen abgewichen werden. Die ist insbesondere auch deswegen relevant, da für die Wohnungen an der Großen Reichenstraße/ Ecke Alter Fischmarkt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Geschwindigkeit deutlich geringere Beurteilungspegel erreicht werden als unter der Annahme einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h prognostiziert werden.

Mit Hilfe der vorgenannten Festsetzungen kann im Plangebiet bei Betrachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, wie der sehr zentralen Lage und der sehr guten verkehrlichen Anbindung eine ausreichende Wohnqualität erwartet werden, welche unter Abwägung aller Belange die Ausweisung einer Wohnnutzung rechtfertigt. Weiterhin gilt es insbesondere für die Wohnungen an im MU2 zu berücksichtigen, dass die Verkehrslärmbelastung nach den durchgeführten Messungen geringer ausfällt als unter Annahme der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 prognostiziert. Da gesunde Wohnverhältnisse bei Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen nicht gefährdet sind, sind die oben beschriebenen Grundrisskonfigurationen hinzunehmen.

Für Fassadenabschnitte, an denen der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag überschritten wird, wird darüber hinaus eine Festsetzung zum Schutz gewerblicher Aufenthaltsräume nach dem Hamburger Leitfaden empfohlen. Nach § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB sind auch für diese Räume die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Gewerblich genutzte Aufenthaltsräume besitzen im Vergleich zu Aufenthaltsräumen in Wohnungen jedoch ein geringeres Schutzbedürfnis. Entsprechend lässt das Arbeitsschutzrecht (Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung und Arbeitsstättenverordnung) abhängig von der täglichen Nutzungsdauer der Räume und den zu verrichtenden Tätigkeiten mit Innenraumpegeln von bis zu 85 dB(A) ungleich höhere Pegel zu, als sie für Wohnungen als angemessen angesehen werden. Daneben beinhaltet das Arbeitsschutzrecht aber auch die Verpflichtung, Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu treffen, um generell den Schalldruckpegel in Arbeitsräumen so weit wie möglich zu verringern. Gemäß dem Hamburger Leitfaden Lärm ist dabei von einem Innenpegel von ≤ 55 dB(A) auszugehen. Damit stellt der Schutz von Arbeitsstätten einen Abwägungsbelang dar, der zu berücksichtigen ist. Daher wird in § 2 Nummer 17 die Regelung aufgenommen, dass durch geeignete Grundrissgestaltung die Aufenthaltsräume der lärmabgewandten Gebäudeseite zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, ist für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen zu schaffen. Dazu gehören ggf. kontrollierte Belüftungen oder Vorhangfassaden.

An den in der Nebenzeichnung 2 mit „(F)“ bezeichneten Bereichen sind gewerbliche Aufenthaltsräume – insbesondere die Pausen- und Ruheräume – sowie Gästezimmer von Beherbergungsbetrieben durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten 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 (vgl. § 2 Nummer 17 der Verordnung).

Die durch das Vorhaben verursachten Verkehre sind angesichts der vorhandenen Vorbelastung so gering, dass hierdurch keine zusätzliche Lärmbelastung für umliegende Nutzungen zu erwarten sind. Mit Bezug auf vergleichbare Regelungen, etwa bei Gewerbelärm, sollte eine solche Betrachtung in der Nachbarschaft ohnehin nur bis zu dem Punkt erfolgen, ab dem eine Vermischung des Neuverkehrs mit dem Bestand zu erwarten ist. Bei Verkehrsaufkommen von mehreren 1.000 Kfz/Tag bis zu mehr als 20.000 Kfz/Tag kann von einer Vermischung bereits in geringer Entfernung (100 bis 200 m) ausgegangen werden, sodass im daher keine wesentliche Veränderung der derzeitigen Situation im unmittelbaren Umfeld anzunehmen ist (Es ist diesbezüglich zu berücksichtigen, dass es in dieser Entfernung zum Vorhaben derzeit keine besonders schutzbedürftigen Nutzungen, insbesondere Wohnungen gibt).

Gewerbelärm

Schalltechnische Konflikte im Sinne der TA Lärm aufgrund von Gewerbelärm können lediglich durch die Nutzung von Außensitzbereichen der im Plangebiet vorgesehenen gastronomischen Einrichtungen in der lautesten Nachtstunde zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr entstehen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist ein Nachweis über die Einhaltung des Immissionsrichtwertes der TA Lärm über die konkrete räumliche Nutzungsverortung und -struktur (Anzahl der Sitzplätze) zu erbringen.

Fazit

Durch die oben genannte Festsetzung zum Lärmschutz werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sichergestellt.

Durch die Festsetzungen wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der HBauO nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen – Schallschutz – vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

5.7.2 Besonnung und Belichtung

Aufgrund der planungsrechtlich vorgesehenen Dichtewerte wurden für die Wohnnutzung im Plangebiet Besonnungsgutachten angefertigt. Dabei waren insbesondere die Verschattung von Wohnungen durch die umgebende Bebauung und die Eigenverschattung im Innenhofbereich Gegenstand der Untersuchung. Darüber hinaus wurde für den Bereich „Nikolai-Insel“ ein Verschattungsgutachten für die südlichen Fassaden des mit MK2 bezeichneten Kerngebiets und des westlich angrenzenden Baukörpers (Brodstrangen 4, Flurstück 1823), der sich außerhalb des Geltungsbereiches befindet, erstellt. Hier wurde die Besonnungssituation von Arbeitsstätten untersucht, die sich in einem Bereich mit Abstandsflächenunterschreitungen befinden.

Im Rahmen der Besonnungsgutachten wurden die Besonnungsverhältnisse der geplanten Wohnungen in den Teilbereichen „Nikolai-Insel“ und „Domstraße“ untersucht. Bei der Beurteilung der Besonnungssituation ist zu berücksichtigen, dass für städtebauliche Planungen keine planungs- oder bauordnungsrechtlich verbindlichen Maßstäbe bzw. Definitionen einer ausreichenden Belichtung und Besonnung bestehen. Rechtsverbindliche Grenzwerte hinsichtlich der Besonnungsdauer existieren nicht.

In Ermangelung von Grenz- oder Richtwerten wird als technisches Regelwerk zur Ermittlung und Bewertung der Tageslichtversorgung die europäische Richtlinie DIN EN 17037:2019-03 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen, die Anforderungen an Mindestbesonnungszeiten für gesundes Wohnen und Arbeiten formuliert und als neu eingeführte europäische Norm die bislang angewendete DIN-Norm 5034-1 (Tageslicht in Innenräumen) ablöst.

Als Nachweisgröße für eine ausreichende Besonnung verwendet die DIN EN 17037 die Dauer der möglichen Besonnung an einem ausgewählten Datum zwischen dem 1. Februar und dem 21. März. Der Nachweisort für die Besonnung liegt auf „der inneren Oberfläche der Öffnung“ und in der Mitte des Fensters in einer Höhe von mindestens 1,20 m über dem Fußboden und 0,30 m über der Fensterbrüstung. Dabei wird empfohlen in mindestens einem Wohnraum der Wohnung die Empfehlungen der Besonnung sicherzustellen. Die DIN EN 17037 ordnet die ermittelte Besonnungsdauer folgenden Empfehlungsstufen zu:

<u>Empfehlungsstufe</u>	<u>Besonnungsdauer</u>
Gering	1,5 Stunden
Mittel	3,0 Stunden
Hoch	4,0 Stunden

Diese Werte haben allerdings den Charakter einer Empfehlung. Die Rechtmäßigkeit der konkreten planerischen Lösung beurteilt sich ausschließlich nach den Maßstäben des Abwägungsgebots.

Nach Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) wird für den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 50 die Empfehlungsstufe „gering“ mit einer Besonnungsdauer von 1,5 Stunden für die Bewertung am 21. März herangezogen. Eine Betrachtung der nach Norden ausgerichteten Fassaden erfolgt nicht, da eine Besonnung dieser Fassaden nur im Sommer astronomisch möglich ist.

Besonnungssituation Teilbereich „Domstraße“

Für die Wohnungen im Teilbereich „Domstraße“ wurde die Besonnungssituation für die nach Süden zur Straße *Große Reichenstraße* und nach Osten zur Straße *Alter Fischmarkt* ausgerichteten Fassaden sowie für die nach Westen orientierte Innenhoffassade auf Grundlage der im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudehöhen untersucht. Im Ergebnis der Auswertung zeigt sich, dass alle Fassadenabschnitte und Wohnungen mindestens 1,5 Stunden gemäß der abgestimmten Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 besonnt werden und somit eine ausreichende Besonnung vorherrscht.

Besonnungssituation Teilbereich „Nikolai-Insel“

Für die Wohnungen im Teilbereich „Nikolai-Insel“ wurde die Besonnungssituation für die nach Westen zur Straße *Bordschrangen* und nach Osten zur *Trostbrücke* ausgerichteten Fassaden sowie für die nach Süden, Westen und Osten orientierten Innenhoffassaden auf Grundlage der im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudehöhen untersucht. Die Besonnungsstudie wurde im November 2023 aufgrund der Änderung im Hochbau, wonach nun eine innenliegende Laubengangerschließung für den Baublock vorgesehen ist, fortgeschrieben. Im Rahmen der Besonnungsstudie wurde eine Simulation der zukünftigen Besonnungssituation für die verschiedenen Fassaden zur Tag-Nachtgleich am 21. März durchgeführt. Die Auswertung der Besonnungssimulation zeigt, dass für alle untersuchten, straßenseitigen Fassaden die abgestimmte Empfehlung mit einer Besonnungsdauer von mindestens 1,5 Stunden in Anlehnung

an die DIN EN 17037 erreicht wird. Für die Innenhoffassaden wird die Besonnungsdauer an den Südfassaden ab dem 3. OG eingehalten. An den ostausgerichteten Innenhoffassaden werden die geforderten 1,5 Stunden der Besonnung selbst im 7. Obergeschoss nur teilweise eingehalten. Allerdings werden die erforderlichen Besonnungsdauern an den straßenseitigen Ost- und Westfassaden erreicht. Da insbesondere die Wohnungen mit einer unzureichend besonnten Ost- und Westfassade im Innenhof jedoch als durchgesteckte Wohnungen geplant sind, kann die unzureichende Besonnungssituation im Innenhof über die straßenseitigen, ausreichend besonnte Fassaden ausgeglichen werden. Dennoch weisen im Ergebnis noch 7,6 % der Wohnungen, je vier Wohnungen im 1. OG und 2. OG, keine ausreichende Besonnung entsprechend des Empfehlungsniveau der DIN EN 17037 auf. Dabei handelt es sich um durchgesteckte Wohnungen mit einer unzureichend besonnten Südfassade zum Innenhof und einer Nordfassade zur Straße Neß, bei der eine Besonnung aus astronomischen Gründen überwiegend nicht möglich ist. Für die Wohnungen, für die auch eine Besonnungsdauer von 1,5 Stunden nicht nachgewiesen werden konnte, wurde zusätzlich die minutengenaue Besonnung ermittelt. Die minutengenaue Auswertung zeigt, dass am 21. März im 1. Obergeschoss keine Besonnung der Fenster möglich ist. Die Fenster des 2. Obergeschosses verfehlen zwar den Empfehlungswert der DIN EN 17037, jedoch werden sie in einem Zeitraum von etwa 25 und 40 Minuten besonnt.

Aufgrund dieses Ergebnisses wurde zur besseren Bewertung und Abwägung die Überprüfung der Empfehlung für die Tageslichtversorgung in DIN EN 17037 Anhang A, Punkt A ergänzt. Dabei wird nicht nur die Besonnungsdauer untersucht, sondern die generelle Versorgung der Wohnungen mit Tageslicht. Eine hohe Tageslichtversorgung bewirkt nicht nur ein Energieeinsparpotential für künstliche Beleuchtung und somit ein Einsparpotential der Betriebskosten, sondern ist auch entscheidend für den visuellen Komfort in Räumen. Um die Zielwerte der Tageslichtquotienten zu bestimmen, ist es nötig, die Berechnungen über die gesamte Bezugsebene in einer Höhe von 0,85 m über dem Boden des Bereichs durchzuführen. Die Fläche der Gitterpunkte innerhalb eines Raums schließt ein Band von 0,5 m ab den Wänden ab. Im Ergebnis kann für die acht gering besonnten Wohnungen auch der Tageslichtquotient nicht eingehalten werden. Auf dieser Grundlage wurde überprüft, ob mit abweichend von der Norm optimierten Reflexionsgraden der Innenräume eine Einhaltung möglich ist. Die Optimierung der Reflexionsgrade zeigt eine Verbesserung, allerdings reicht allein die Erhöhung der Reflexion in den Räumen der betroffenen Wohnungen nicht aus, um in allen Räumen die Anforderungswerte der DIN EN 17037 einzuhalten.

Die Zumutbarkeit der Verschattung beurteilt sich mangels anderer Beurteilungsmaßstäbe nach den Umständen des Einzelfalls. Bei der DIN EN 17037 handelt es sich nicht um eine Rechtsvorschrift, die für den Fall einer Beeinträchtigung der Tageslichtversorgung die Grenze des Zumutbaren konkretisiert. Technische Regelwerke wie DIN-Normen oder VDI-Richtlinien entfalten keine rechtliche Verbindlichkeit, weil sie keine Rechtsnormen sind, die im Wege demokratisch legitimierter Rechtssetzung geschaffen worden sind. Vielmehr dienen sie als „Orientierungshilfe“ für eine Bewertung der Umstände des Einzelfalls und fungieren als Anhaltspunkt. Ebenso wenig wie die Einhaltung der DIN-Vorschriften ohne weiteres die Zumutbarkeit einer Verschattung begründet, ergibt sich im umgekehrten Fall allein aus ihrer Nichteinhaltung bereits die Unzumutbarkeit einer Verschattung. Eine Unterschreitung des geforderten Maßes an Tageslicht oder Besonnung führt nicht im Sinne eines absoluten Maßstabs zu ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen. Darüber hinaus ist äußerst fraglich, in welchem Umfang die DIN EN 17037 überhaupt im Rahmen der Umstände des Einzelfalls berücksichtigt werden kann, da sie nicht wie etwa die DIN 5034 ausdrückliche

Mindestwerte regelt, sondern lediglich die Versorgung mit Tageslicht als „gering“, „mittel“ oder „hoch“ bestimmt.

Im Rahmen der Abwägung gilt es daher zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Plangebiet um einen hochverdichteten Bereich in der Innenstadt Hamburgs handelt. Es wird explizit angestrebt, auch in diesen innerstädtischen Lagen Wohnungsbau zu realisieren. Nicht nur wird angestrebt, grundsätzlich neue Wohnungen zu realisieren, im Hinblick auf das „Hamburger Maß“ wird insbesondere angestrebt, in der Innenstadt den Wohnanteil nach und nach zu erhöhen. Die Umgebung des Plangebietes ist durch eine dichte Blockrandbebauung geprägt. Die neugeplante Bebauung orientiert sich an der Bestandsbebauung. Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes und der sehr guten Anbindung an den ÖPNV wird insbesondere für eine innerstädtische Lage wie diese das Schaffen von Wohnraum angestrebt. Doch eben in einer solch verdichteten Lage kann eine Besonnung und Belichtung entsprechend den Anforderungswerten der DIN EN 17037 nicht immer eingehalten werden. Wären in weniger dichten Bereichen, z.B. am Stadtrand, die Werte der Tageslichtversorgung nicht annehmbar, scheinen sie in einem hochverdichteten Bereich jedoch vertretbar. Schließlich geht mit einer dichten, höhergeschossigen Bebauung automatisch eine gegenseitige Beeinträchtigung der Baukörper hinsichtlich der Besonnung und Belichtung einher.

Darüber hinaus werden die geplanten Wohnungen weitere Qualitäten aufweisen. Neben der guten Anbindung an den ÖPNV und der zentralen Lage sind durchgesteckte Grundrisse mit einer Ausrichtung der Wohnungen zu einem lärmabgewandten, begrünten Innenhof vorgesehen. Auch dieser Innenhof trägt zur Belichtung und Belüftung bei und dient den Bewohnern als zusätzlich nutzbare Freifläche. Dies kommt insbesondere auch den unteren Wohnungen zu Gute, die am geringsten belichtet sind. Mit den durchgesteckten Grundrissen besteht somit immer eine Belüftungsmöglichkeit vom Innenhof aus. Der geplante Laubengang im Innenhofbereich dient den Bewohnern nicht nur zur Erschließung, sondern auch als Aufenthaltsbereich. Würde der Laubengang zugunsten einer besseren Belichtung entfallen, hätten die Wohnungen zum einen weniger nutzbare Außenfläche, zum anderen könnte voraussichtlich nur eine geringere Anzahl an Wohnungen realisiert werden.

Grundsätzlich schließt der Bebauungsplan jedoch nicht aus, dass der Laubengang zugunsten der Besonnung und Belichtung der unteren Wohnungen entfällt. Eine genaue Gebäudekubatur und die Fassadengestaltung (Erker etc.) des Baukörpers im Blockinnenbereich werden nicht festgesetzt, sodass eine Optimierung im Rahmen eines Bauantragsverfahrens im Hinblick auf die Besonnungssituation möglich ist.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die abgestimmte Empfehlungsstufe im Teilbereich „Nikolai-Insel“ im Neubau nicht vollständig für alle Wohnungen eingehalten werden kann und teilweise eine nicht DIN 1703 konforme Besonnungs- und Belichtungssituation vorherrscht. Angesichts dieser, innerhalb der gesetzten Rahmenbedingungen jedoch unvermeidbaren, Defizite in der Besonnung sollten daher grundsätzlich Maßnahmen ergriffen werden, um die Besonnungs- und insbesondere die Belichtungssituation zu verbessern (Wohnungen mit unterschiedlichen Fassadenausrichtungen, Maisonette-Wohnungen, Nutzungsänderungen in verschatteten Bereichen, Fassadengestaltung, gut besonnte Aufenthaltsräume etc.).

Möglichkeiten, die Besonnungsverhältnisse zu optimieren, ergeben sich im Städtebau grundsätzlich durch die Verringerung der Gebäudehöhen, die Verringerung der Baumasse, die Erweiterung der Gebäudeabstände sowie die Anordnung der höheren Gebäude im Norden. Der vorliegende Städtebau für die „Nikolai-Insel“ ist jedoch das Ergebnis eines hochbaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerbs und eines intensiven Abstimmungsprozesses mit dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung und der Behörde für Stadtentwicklung und

Wohnen, bei dem der prämierte Entwurf unter Berücksichtigung rechtlicher und fachtechnischer Anforderungen in städte- und hochbaulicher Hinsicht weiterentwickelt wurde. In die Abwägung einzustellen ist auch die städtebaulich gewünschte bauliche Dichte in zentralen, gut erschlossenen Lagen. Andere Belange, wie z. B. der Lärmschutz durch Blockausbildung mit einem vor Lärm geschützten Innenhof oder ein bestimmter Wohnungsmix, können höhergewichtig sein, als eine optimale Besonnung und Belichtung. Eine grundlegende Überarbeitung des städtebaulich-freiraumplanerischen Konzepts und der architektonischen Konfiguration unter Anwendung der oben benannten Maßnahmen ausschließlich zur Optimierung der Besonnungs- und Belichtungssituation hat daher nicht stattgefunden.

Da die Besonnung und Belichtung jedoch der Abwägung zugänglich sind, kann auf die oben genannten Maßnahmen verzichtet werden, wenn andere Belange überwiegen (z. B. Lärmschutz, stadtökologische Belange, städtebauliche Belange, etc.). Im vorliegenden Fall wird das Ziel, neuen Wohnraum zu schaffen über eine Belichtung der Wohnungen gem. DIN EN 17037 gestellt. Es werden stattdessen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Besonnung für den Wohnungsbau empfohlen.

Städtebauliche und hochbauliche Maßnahmen mit direkter Wirkung auf die Besonnungsverhältnisse

Die Anzahl minderbesonnener Wohnungen kann durch den Verzicht auf einseitig nach Norden oder einseitig zur Ost- oder Westfassade des Innenhofs orientierte Wohnungen reduziert werden. Generell sollten Wohnungen vor allem als sogenannte durchgesteckte Wohnungen realisiert werden. Hier können die Wohnräume über zwei Fassaden besonnt werden, wobei die insgesamt schlechtere Besonnungssituation, z.B. an den Innenhoffassaden, durch die Besonnung der Fassaden zu den Straßen ausgeglichen werden kann. Diese Maßnahme ist bereits überwiegend in der Planung umgesetzt, führt allerdings nicht für alle Wohnungen zu einer Verbesserung der Belichtungssituation, da insbesondere die nach Süden gerichteten Fassaden aufgrund der Planung des Innenhofs nicht ausreichend besonnt sind.

Eine Reduktion der Anzahl unzureichend besonnener Wohnungen kann des Weiteren durch den Ausschluss einer Wohnnutzung in den kritischen Bereichen im 1. OG erreicht werden. Durch den Ausschluss könnte sichergestellt werden, dass in besonders schlecht besonnten Bereichen keine vorrangig schutzwürdige Nutzung entsteht. Je nach Grundrisslösung resultiert daraus jedoch ein erheblicher Verlust von Wohneinheiten. Durch die ersatzweise vorzusehenden Nicht-Wohnnutzungen könnte es je nach inhaltlicher Ausrichtung zu zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen, schwierigen Grundrisslösungen und Konflikten mit angrenzenden Wohnnutzungen kommen. Dennoch wird für das erste und zweite Obergeschoss eine andere Nutzung als eine Wohnnutzung nicht ausgeschlossen. Für die Bereiche, in denen keine ausreichende Belichtungssituation erreicht wird, könnten somit auch alternative Nutzungen umgesetzt werden, sollte sich im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens herausstellen, dass eine Wohnnutzung aufgrund der Belichtungssituation nicht realisierbar ist. Dies könnte beispielsweise auch gewerbliche Wohnformen oder eine Büronutzung umfassen. Grundsätzlich wird zunächst allerdings die Realisierung von Wohnungen priorisiert.

Minderungsmaßnahmen

Eine Minderung der Verschattungswirkung kann durch Realisierung vornehmlich großformatiger Fensteröffnungen im Innenhof erfolgen, indem somit zumindest die Belichtung im Vergleich zu kleinen Fenstern optimiert wird. Dadurch gelangt – unabhängig von der direkten

Besonnung – grundsätzlich mehr Licht in die Innenräume der Wohnungen. Dabei sind Auswirkungen auf die Fassadengestaltung zu berücksichtigen. Für die minderbesonnten Wohnungen ist die Realisierung von bodentiefen Fenstern vorgesehen, um die Belichtungssituation so weit möglich zu verbessern.

Der Verzicht auf großkronige, immergrüne Bäume im Innenhof, kann ebenfalls zu verbesserten Besonnungsverhältnissen und einer besseren Belichtung beitragen. Laubbäume sind diesbezüglich in der Regel unproblematisch, da die fehlende Belaubung im Winter die Besonnung nicht zusätzlich einschränken kann. Im Sommer, wenn die Bäume Laub tragen, herrschen hingegen ohnehin überwiegend ausreichende Besonnungsverhältnisse vor. Die Verwendung von bestimmten Baumarten hat Auswirkungen auf stadtökologische Belange und das Mikroklima, die ggf. mit der Besonnung abzuwägen sind. Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzung dazu, welche Art von Bäumen in den Innenhöfen gepflanzt werden sollen, um für die weitere Planung eine Flexibilität beizubehalten und kleinkronige Baumpflanzungen nicht im Vorhinein auszuschließen.

Eine zusätzliche Minderungsmaßnahme stellt die Verwendung heller Materialien insbesondere für die Fassaden im Innenhof dar. Dies führt zwar nicht zu einer Verbesserung der direkten Besonnung bzw. längeren Besonnungszeiten, jedoch zu einer besseren Belichtung, da helle Flächen Licht reflektieren. Dabei sind ebenfalls Auswirkungen auf die Fassadengestaltung zu berücksichtigen. Ergänzend kann auch der Verzicht auf immergrüne Fassadenbegrünungen im Innenhof geprüft werden. Die Maßnahme hat zwar nur eine geringe Wirksamkeit und keine direkte Auswirkung auf die Besonnungsdauer, kann aber im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen dazu beitragen, die Belichtungsverhältnisse zu verbessern und die Reflexion von Tageslicht von hellen Fassaden zu ermöglichen. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme sind wie bei dem Verzicht auf großkronige, immergrüne Bäume stadtökologische Belange und Auswirkungen auf das Mikroklima zu berücksichtigen. Zum derzeitigen Planungsstand ist eine helle Fassadengestaltung der Innenhoffassaden vorgesehen, um durch die Lichtreflexion der Fassaden die Belichtungssituation in den Wohnungen zu verbessern.

Um die Tageslichtversorgung der Wohnungen der unteren Geschosse zu verbessern, können Maisonette-Wohnungen realisiert werden. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass zumindest ein Teil der Wohnung ausreichend belichtet ist. Dies könnte insbesondere bei den minderbesonnten Wohnungen im zweiten Obergeschoss zu einer Verbesserung der Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse führen. Bei gering besonnten Wohnungen können gut besonnte Gemeinschaftsräume zusätzlich zu einer Verbesserung der Besonnungssituation führen. Grundsätzlich würde sich sowohl durch die Realisierung von Maisonette-Wohnungen als auch durch die Einrichtung eines gut besonnten Gemeinschaftsraums die Anzahl der realisierbaren Wohneinheiten verringern. Dies steht dem planerischen Ziel gegenüber, in einer sehr gut angebundenen, innerstädtischen Lage möglichst viele Wohneinheiten zu errichten. Beide Maßnahmen werden im weiteren Verfahren nicht ausgeschlossen, sie sind aber im Vergleich mit den anderen benannten Maßnahmen auch nicht zu priorisieren und werden aus diesem Grund nicht in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Im städtebaulichen Vertrag wird vereinbart, dass für den Teilbereich Nikolai-Insel insbesondere die Ausrichtung der Wohnungen, die Verwendung heller Materialien für die Fassadengestaltung und ein großer Fensteranteil an den Innenhoffassaden umzusetzen sind. Zudem sollen zum Innenhof bodentiefe Fenster realisiert werden. Der städtebauliche Vertrag umfasst zudem weitere Maßnahmen, z.B. zur Gestaltung des Laubenganggeländers.

Betrachtung der nördlich angrenzenden Arbeitsstätten

Aufgrund der Abstandsflächenunterschreitung an der Domstraße wurde für drei Nachbargebäude im Bereich „Domstraße“ eine Verschattungsanalyse durchgeführt und ein Vergleich der Besonnungssituation zwischen dem Ist-Zustand und dem Planstand vorgenommen. Betrachtet werden die südlichen, dem Bauvorhaben zugewandten Fassaden. Die westliche Fassade bzw. die östliche Fassade dieser Gebäude werden auch besonnt, jedoch ist auszuschließen, dass das Bauvorhaben auf die Verschattung dieser Fassaden einen Einfluss haben wird. Die Auswirkungen der Abstandsflächenunterschreitungen an der Große Reichenstraße wurden nicht untersucht, da es sich hierbei um nordausgerichtete Fassaden handelt, die nur im Sommer besonnt werden. Durch die Planung kommt es zu jedem der drei Gebäude zu einer Mehrverschattung, die allerdings für das Gebäude Domstraße 18 gering ausfällt. Deutlichere Veränderungen der Besonnungssituation ergeben sich für die beiden Gebäude Domstraße 14 und Domstraße 10, für die sich die Besonnung der unteren Geschosse verschlechtert. Die Verschlechterung zur Bestandssituation ergibt sich u.a. daraus, dass das gegenüberliegende Gebäude (Domstraße 13) im Bestand nur ein Geschoss aufweist, was eine gute Besonnung der gegenüberliegenden Gebäude ermöglicht. Grundsätzlich weist eine eingeschossige Bebauung in einer zentralen Lage wie dieser allerdings keine angemessene Dichte auf. Entsprechend soll im Rahmen der Planung eine Nachverdichtung vorgenommen werden und die Bebauung einer angemessenen Geschossigkeit und Höhe zugeführt werden. Damit geht automatisch auch eine Verschlechterung der Besonnungssituation für die Nachbargebäude einher. Für die unteren Geschosse (EG bis 2./3. OG) wird die Empfehlungsstufe „gering“ nicht mehr erreicht, sodass es zu einer erheblichen Verschlechterung der Besonnungssituation gegenüber der Bestandsbebauung kommt. Da die Nachbargebäude ausschließlich als Arbeitsstätten genutzt werden, wird die Mehrverschattung aus gutachterlicher Sicht dennoch als hinnehmbar erachtet, da gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin gewahrt werden können. Das Plangebiet und seine Umgebung befinden sich in zentraler Lage in der eine hohe städtebauliche Dichte angestrebt wird. Die Besonnungssituation der angrenzenden Arbeitsstätten ist im Bestand nur deswegen deutlich besser, da die auf Grundlage des dort geltenden Planrechts zulässige Dichte nicht vollständig umgesetzt wird. Die Eigentümer der angrenzenden Gebäude können jedoch nicht davon ausgehen, dass diese Baulücke auch in Zukunft dauerhaft vorhanden ist, um eine gute Besonnungssituation zu gewährleisten. In einem innerstädtischen Bereich wie diesem ist eine gewisse Verschattung zudem grundsätzlich hinzunehmen. Grundsätzlich besteht auch kein Anspruch darauf, dass die bisherige Bebauungssituation und die daraus resultierende Verschönerung von Verschattung bestehen bleibt (VHG München, Beschluss v. 13.09.2022 – 15 CS 22.1851). Insbesondere in einer zentralen Lage wie dieser ist eine Nachverdichtung an solcher Stelle angemessen und erstrebenswert. Die Abstandsflächen der HBauO mit 0,4 H werden nur geringfügig unterschritten. Es ist daher davon auszugehen, dass es auch mit dem Einhalten der Abstandsflächen zu einer ähnlichen Verschlechterung der Besonnungssituation der Nachbargebäude käme. Eine Unterschreitung des geforderten Maßes an Tageslicht oder Besonnung führt nicht im Sinne eines absoluten Maßstabs zu ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen.

Weiterhin ist eine Verschattungsanalyse von zwei Nachbargebäuden im Bereich „Nikolai-Insel“ durchgeführt worden, da hier die Abstandsflächen nicht eingehalten werden, bzw. sich im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche überlappen. Dies betrifft zum einen das Gebäude auf dem Flurstück 1266 (MK 2) und zum anderen das westlich daran angrenzende

Gebäude auf dem Flurstück 1823). Beide befinden sich im Norden des Bauvorhabens und sind Nichtwohngebäude. Die Analyse soll sicherstellen, dass durch das Bauvorhaben keine Beeinträchtigung der Arbeitsverhältnisse der umliegenden Gebäude stattfindet. Auch hier werden die südlichen, dem Bauvorhaben zugewandten Fassaden betrachtet. Die westliche Fassade bzw. die östliche Fassade dieser Gebäude werden auch besonnt, jedoch ist auszuschließen, dass das Bauvorhaben auf die Verschattung dieser Fassaden einen Einfluss haben wird.

Die Auswertung der Fassade Brodschragen 4 zeigt an drei Fenstern eine deutliche Verschlechterung der Besonnungsdauer. Da aber nach wie vor eine geringe Besonnungsdauer erreicht wird, wird die Verringerung als vernachlässigbar bewertet. Die gegenüberliegende Bebauung der Rolandsbrücke 4 ändert sich stärker gegenüber dem Ist-Zustand. Die prozentual kritische Verschlechterung in den Obergeschossen ergibt sich ausschließlich in den Teilen der Fassade, die augenscheinlich der Lüftung dienen. Da aufgrund der Geometrie der Lüftungsflügel davon ausgegangen werden muss, dass Arbeitsplätze auch an ein großformatiges Fenster an der Ostfassade angeschlossen sind, kann von einer ausreichenden Besonnung der dahinterliegenden Arbeitsplätze ausgegangen werden. Trotz allem kann gerade an den großen Fenstern bis ins EG eine ausreichende Besonnung erreicht werden. Weitere Beeinträchtigungen der Besonnungssituation durch das geplante Bauvorhaben werden nicht ersichtlich. Es ist somit davon auszugehen, dass „gesunde Arbeitsverhältnisse“ für diese beiden Gebäude weiterhin bestehen bleiben. Weiterhin kommt es im Bereich Neß 1 zu einer Abstandsflächenüberlappung. Ausgehend von der bereits beschriebenen Situation der nordöstlich gelegenen Nachbargebäude und da sich die Abstandsflächenunterschreitungen im westlichen Teil der Straße Neß nicht weiter erhöhen, wird auch für diesen Bereich davon ausgegangen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der gesunden Arbeitsverhältnisse kommt. Insgesamt beeinflusst das Bauvorhaben zwar die Besonnungssituation der angrenzenden Nichtwohngebäude, jedoch werden die Anforderungen einer Besonnung von mind. 1,5 h für Nichtwohngebäude eingehalten, sodass insgesamt gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt werden können.

Obwohl die Besonnungssituation im Teilbereich „Nikolai-Insel“ nicht in allen Abschnitten den Empfehlungen der DIN EN 17037 entspricht, ist abschließend zu berücksichtigen, dass die Besonnung nur einer von zahlreichen Faktoren ist, die für die Wohnqualität von Bedeutung und bei der Bewertung, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, relevant sind. Durch die aus besonnungstechnischen Gründen nicht optimale Blockrandbebauung entsteht aber z.B. ein ruhiger, vom Lärmeintrag geschützter Innenhof, der zudem durch einen Begrünungsanteil und die Schaffung von Spielflächen einen großen Beitrag zur Wohnqualität schafft.

Zuletzt entspricht das Vorhaben mit seiner städtebaulichen Dichte dem städtischen Wunsch zur Schaffung von Wohnraum für weite Teile der Bevölkerung. Im Rahmen dieser Abwägung wird die Besonnungssituation daher als vertretbar eingestuft, weil gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gefährdet werden.

5.7.3 Luftschadstoffe

Das Plangebiet liegt im Innenstadtbereich von Hamburg, beidseitig der Hauptverkehrsstraße Domstraße und nördlich der Willy-Brand-Straße und befindet sich somit im Einflussbereich stark frequentierter Straßen.

Es könnten daher im Plangebiet unzulässig hohe Belastungen mit Luftschadstoffen oberhalb der Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328, 1341) auftreten. Relevant sind hier in erster Linie Stickstoffdioxide (NO_2) und Feinstäube (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$). Daher wurde ein Gutachten zur Prognose der aus dem Verkehr resultierenden Luftschadstoffbelastung unter Berücksichtigung einer ebenfalls prognostizierten Hintergrundbelastung angefertigt. Es wurden dabei für das Bezugsjahr 2025 folgende Ergebnisse ermittelt:

Der Grenzwert der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere PM_{10} -Konzentration wird im Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten. Im Untersuchungsgebiet am Plangebäude westlich der Domstraße werden mittlere PM_{10} -Konzentrationen von maximal $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ straßennah erreicht. In weiten Teilen des Untersuchungsgebietes liegen die PM_{10} -Jahresmittelwerte bei knapp über $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und somit kaum über der Immissionsvorbelastung ($19 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Mit zunehmender Höhe nehmen die mittleren Konzentrationen weiter ab.

Die Überschreitungshäufigkeiten der Kurzzeitwerte lassen sich nicht unmittelbar aus den Modellberechnungen ableiten. Der Schwellenwert von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wie auch der Äquivalenzwert der VDI 3787, Blatt 3 von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere PM_{10} -Konzentration wird im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten. Es kann davon ausgegangen werden, dass an den zukünftig errichteten Gebäuden auch bei einem ungünstigen Witterungsverlauf die maximal zulässige Anzahl an Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemäß der 39. BImSchV nicht überschritten wird.

Zwischen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ besteht eine hohe Korrelation. Aus diesem Grund sind beide Fraktionen für die planungsbezogene Bewertung der Luftqualität hinsichtlich der Feinstaubbelastung weitgehend äquivalent. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Schwellen- und Grenzwerte für PM_{10} wurde gemäß VDI 3787, Blatt 3 /4/ auf eine separate Erläuterung der $\text{PM}_{2,5}$ -Fraktion verzichtet, da auch hier keine Überschreitungen zu erwarten sind.

Auch der Grenzwert für das Jahresmittel für die NO_2 -Konzentration von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im gesamten Untersuchungsgebiet unterschritten. Erwartungsgemäß ist die höchste NO_2 -Jahresmittelkonzentration über den Fahrbahnen der Domstraße festzustellen. Mit zunehmender Entfernung von den Emissionsachsen bzw. Straßen nimmt die mittlere Konzentration im Untersuchungsgebiet ab.

Die prognostizierten NO_2 -Jahresmittelwerte im Untersuchungsgebiet liegen zwischen 28 – 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere NO_2 -Konzentration wird im gesamten Untersuchungsgebiet damit unterschritten. An den zukünftig hier errichteten Gebäuden werden die höchsten mittleren NO_2 -Konzentrationen im Erdgeschossbereich (1,0 bis 2,0 m Höhe über Gelände) erreicht. Mit zunehmender Höhe nehmen die mittleren Konzentrationen erwartungsgemäß weiter ab. Der Schwellenwert von $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht erreicht. Somit ist im Untersuchungsgebiet mit keiner

Überschreitung der Anzahl der zulässigen Überschreitungen des NO₂-Stundenmittelwertes zu rechnen.

Aufgrund der im Gutachten ermittelten Werte kann im Bebauungsplan auf Regelungen zu Immissionsbelastungen durch Luftschadstoffe verzichtet werden.

5.7.4 Bodenluft

Gemäß den Angaben des Hamburger Baumerkblatts „Methan aus Weichschichten. Sicheres Bauen bei Bodenluftbelastung“ gibt es für den Großraum des Gebietes der Stadt Hamburg, insbesondere im Bereich des Elbe-Urstromtals den begründeten Verdacht der Methanogenese, die ihren Ursprung in den im Untergrund vorzufindenden Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde, Torf) findet. Zur Gefahrenabwehr müssen bei geplanten Bauvorhaben eine Untersuchung des Untergrundes auf das Vorhandensein der Weichschichten sowie Bodenluftuntersuchungen auf Methan- und Kohlenstoffdioxid durchgeführt werden, um bei entsprechender Gasaggregation entsprechende bauliche Sicherungen (Dränagen) zu veranlassen.

Im Rahmen einer gutachterlichen Voruntersuchung konnte das Erfordernis für eine Bodenluftuntersuchung oder bauliche Gassicherungsmaßnahmen für den Teilbereich „Domstraße“ vorab ausgeschlossen werden.

Für den Teilbereich „Nikolai-Insel“ wurden, um eine potentielle Methanogenese im Untergrund der überplanten Grundstücke festzustellen, Bodenluftuntersuchungen durchgeführt und die Ergebnisse in einem Fachgutachten zusammengefasst. Für die Untersuchung wurden insgesamt sechs Kleinrammbohrungen durchgeführt. Insgesamt wurden im Rahmen der Bodenuntersuchung vier Bodenluftproben entnommen und für die chemische Analytik in ein Labor überführt.

Die Bewertung der Ergebnisse der Laboranalytik der vier Bodenluftproben erfolgt in Anlehnung an die Hinweise/Anweisungen des Hamburger Baumerkblatts. Bei den untersuchten Parametern handelt es sich um Methan (CH₄), Kohlenstoffdioxid (CO₂), Sauerstoff (O₂) und Stickstoff (N₂), wobei insbesondere der Methan- und Kohlenstoffdioxid-Gehalt für die Betrachtung von Bedeutung sind. Die Ergebnisse der Laboranalytik wiesen bei allen vier Bodenluftproben aus den Auffüllungsböden Methankonzentrationen zwischen 0,24 und 0,35 Vol.-% auf. Die Kohlenstoffdioxidgehalte liegen im Bereich von 0,09 – 3,78 Vol.-% und somit unterhalb des im Hamburger Baumerkblatt angeführten Schwellenwerts von 5,0 Vol.-%.

Beim Nachweis von Methan in der Bodenluft ist gemäß des Hamburger Baumerkblatts der Einbau einer Gasdränage zur gefahrlosen Ableitung der aus den Weichschichten entstehenden Gase vorzusehen. Im Rahmen der Prüfung geeigneter Maßnahmen wurde der Einbau von Dränagen unter den Bodenplatten allerdings als nicht zielführend für die Planung festgestellt, da sich die Drainschicht in der wassergesättigten Bodenzone dauerhaft unter dem Grundwasserspiegel befände und so kein Methangas abgeführt werden könnte. In Abstimmung mit der BUKEA sollen die Kellergeschosse deshalb als sogenannte „weiße Wanne“, also als wasserundurchlässige, abdichtende Konstruktion erstellt und Leitungsdurchführungen in die Gebäude gasdicht ausgeführt werden. Die Entwässerung von Kasematten (Licht- und Lüftungsschächte unter Gelände) ist nur in einem geschlossenen Leitungssystem zulässig. Ein Verfüllen des Zwischenraums zwischen Schlitzwand und „weißer Wanne“ wurde ebenfalls geprüft, aufgrund der der auskragenden Erdgeschosswände ist allerdings auch hier eine Ableitung nach außen nicht umsetzbar. Der Bebauungsplan setzt folglich fest:

Keller- und Tiefgaragengeschosse sind in druckwasserdichter Bauweise (zum Beispiel „weißer Wanne“) auszuführen. Die Entwässerung von Kasematten (Licht- und Lüftungsschächte unter Gelände) ist nur in einem geschlossenen Leitungssystem zulässig (vgl. § 2 Nummer 20 der Verordnung).

5.7.5 Erschütterungen/sekundärer Luftschall

Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes verläuft eine unterirdische Bahnanlage, die von der U-Bahn-Linie 1 befahren wird. Der Trassenverlauf folgt im betreffenden Abschnitt dem Verlauf der Straße „Alter Fischmarkt“. Von den U-Bahn-Verkehren auf der unterirdischen Bahnanlage können Belästigungen durch Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen ausgehen. Aufgrund der geringen Entfernung der geplanten Neubebauung zum U-Bahntunnel von teils nur ca. 5 m ist zu klären, ob das Vorhaben aus Sicht der Erschütterungsschutzes ohne Einschränkungen realisiert werden kann oder ob es baulicher Vorkehrungen an den Gebäuden zur Gewährleistung des Immissionsschutzes bedarf. Um zukünftige Einschränkungen hinsichtlich der Gebäudenutzungen ausschließen zu können, werden die aus dem U-Bahnverkehr hervorgehenden Erschütterungen im Vorfeld gemessen und im Rahmen der Erschütterungstechnischen Untersuchung bewertet. Die zur Prognose der Erschütterungen in der zukünftigen Neubebauung erforderlichen Messungen wurden im Bestandsgebäude „Am alten Fischmarkt 5“ durchgeführt.

Hinsichtlich der Beurteilung von Einwirkungen durch verkehrsinduzierte Erschütterungsimmis-sionen mangelt es an gesetzlichen Regelungen, die konkrete Grenzwerte definieren. Ersatzweise werden für die Bewertung der Erschütterungen die in Fachkreisen allgemein anerkannten Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Bei der Einhaltung der dort angegebenen Anhaltswerte kann nach Aussage der Erschütterungstechnischen Untersuchung davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine „erheblich belästigende Einwirkungen“ hervorrufen. Dies gilt als niedrigste Qualifikationsstufe schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG.

Bei Erschütterungen kann in Gebäuden zudem sekundärer Luftschall entstehen. Seine Beurteilung ist ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Sie erfolgt über die Immissionsrichtwerte für eine Beurteilung des Innenschallpegels, die gemäß der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; 1253), zuletzt geändert am 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329), abgeleitet werden.

Die Beurteilung der Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen erfolgt anhand der bewerteten Schwingstärke KB_{Fmax} . Ist dieser KB-Wert kleiner oder gleich den Anhaltswerten der DIN 4150 Teil 2 gilt im Sinne der Anforderungen der Norm als nachgewiesen, dass die schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmis-sionen nicht als erheblich belästigend einzustufen sind. Die Anhaltswerte der Norm variieren in Abhängigkeit von der Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzungen. Die Beurteilung erfolgt im vorliegenden Fall auf Grundlage des bestehenden Planrechts. Entsprechend wird die Schutzbedürftigkeit entsprechend von Nutzungen in einem Kern- bzw. Mischgebiet berücksichtigt. Die Anhaltswerte A_U liegen hier bei 0,200 im Tag- bzw. 0,150 im Nachtzeitraum.

Zusätzlich zu den direkt wahrnehmbaren Erschütterungen können in Schwingung versetzte Decken oder Wände zur Abstrahlung von hörbarem, sekundären Luftschall führen. Für Einwirkungen aus sekundären Luftschallimmissionen, welche durch Schienenverkehr ausgelöst werden, existieren ebenfalls weder in der Gesetzgebung noch in technischen Regelwerken vorgegebene Grenzwerte. Eine fachliche Bewertung wird daher in Anlehnung an die 24. BImSchV durchgeführt. Für eine mögliche Wohnnutzung wird im Tagzeitraum der Anforderungswert für Wohnräume von 40 dB(A), im Nachtzeitraum der Anforderungswert für Schlafräume von 30 dB(A) als Immissionsrichtwert herangezogen. Bei gewerblichen Nutzungen wie Büros wird ein einzelner Anforderungswert von 45 dB(A) entlang der 24. BImSchV zugrunde gelegt.

Die Auswirkungen durch Körperschall (Erschütterungen, Sekundärschall) hängen ab vom Abstand zur Schallquelle (Emissionsort), den Untergrundverhältnissen (Transmissionstrecke) sowie von der Bauweise der betroffenen Gebäude (Immissionsort). Um eine potenzielle Beeinträchtigung durch Erschütterungen ausschließen zu können, sind Messungen und Prognosen erforderlich. Zur Berücksichtigung zukünftiger Verkehrsentwicklungen wurden zukünftig mögliche Taktverdichtungen auf der betreffenden U-Bahn-Linie 1 auf einen 90-Sekunden-Takt zwischen 04:30 Uhr und 00:30 Uhr sowie auf einen 150-Sekunden-Takt zwischen 00:30 und 04:30 Uhr in den Berechnungen berücksichtigt. Da der U-Bahn-Tunnel zweigleisig befahren werden kann, wirken im ungünstigen Fall zwei parallele Fahrbewegungen auf die Neubebauung ein. Ergänzend wurde berücksichtigt, dass die vorliegende Planung teils bis zu drei Untergeschosse vorsieht, wohingegen im Bestand nur ein Untergeschoss am Ort der Messungen vorliegt. In diesem vorgenannten Rahmen wurde zum Bebauungsplanverfahren eine Erschütterungsmessung erstellt, die zu folgenden Ergebnissen kommt:

Der maximale KB-Wert bei einer parallelen Vorbeifahrt zweier U-Bahnen wurde mit einer Größe von $KB_{Fmax} 0,098$ im 5. Obergeschoss des Bestandsgebäudes gemessen. Die Anhaltswerte A_U von 0,200 im Tag- bzw. 0,150 im Nachtzeitraum werden jeweils deutlich unterschritten. Die ermittelten maximalen bewerteten Schwingstärken unterschreiten somit sowohl am Tag als auch in der Nacht die Anhaltswerte. Die Anforderungen der Norm werden somit bereits im ersten Beurteilungsschritt eingehalten. Dementsprechend wird der zweite Schritt der Beurteilung gemäß der DIN 4150 Teil 2 nicht erforderlich. Somit werden die Anforderungen an den Immissionsschutz sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum erfüllt. Erhebliche Belästigungen im Sinne der DIN 4150 Teil 2 aus Erschütterungen durch den Schienenverkehr können ausgeschlossen werden.

Die maximalen Beurteilungspegel aus sekundärem Luftschall erreichen am Tag maximal 25,9 dB(A) sowie in der Nacht 21,0 dB(A). Die Werte bleiben somit unter den Anforderungswert für Wohnräume von 40 dB(A) im Tag- bzw. 30 dB(A) für Schlafräume im Nachtzeitraum deutlich zurück. Noch deutlicher liegen sie unterhalb dem Anforderungswert für gewerbliche Nutzungen von 45 dB(A). Die in Anlehnung an die 24. BImSchV zur Beurteilung herangezogenen Immissionsrichtwerte werden somit sämtlich unterschritten und eingehalten. Erhebliche Belästigungen infolge sekundärer Luftschallimmissionen können daher ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend sind die Erschütterungsimmissionen infolge des U-Bahn-Verkehrs, der im Tunnel unterhalb der Straße „Alter Fischmarkt“ verläuft, sowohl hinsichtlich der maximalen bewerteten Schwingstärken als auch hinsichtlich des prognostizierten sekundären Luftschalls unkritisch. Die ermittelten maximalen bewerteten Schwingstärken unterschreiten dabei sogar die Wahrnehmbarkeitsschwelle ($KB = 0,1$). Das bedeutet, dass die unteren Anhaltswerte mit großem Abstand eingehalten werden. Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 für Kern- und

Mischgebiete werden erfüllt. Hinsichtlich des sekundären Luftschalls unterschreiten die prognostizierten Beurteilungspegel die gültigen Immissionsrichtwerte gemäß der 24. BImSchV sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich.

Die Erschütterungseinwirkungen, soweit sie ein Gebäude nicht hinsichtlich seiner Standsicherheit gefährden, stellen keine erheblichen Nachteile dar, sondern lediglich Belästigungen. Dennoch besteht aufgrund der mit den Erschütterungen verbundenen Beeinträchtigungen durch den Sekundärschall eine Abwägungsrelevanz bzgl. der „gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ (§ 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB). Mittels der Festsetzungen in § 2 Nummer 18 und Nummer 19 wird sichergestellt, dass ein ausreichender Erschütterungsschutz gewährleistet wird. Die Maßnahmen zum Schutz der Nutzungen vor Erschütterungen sind in den nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Für Gebäude, die ganz oder teilweise in einem Abstand von weniger als 40 m zu den U-Bahn-Betriebsanlagen errichtet werden sollen, ist der Erschütterungsschutz 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 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 3 (analog dem Mischgebiet nach Baunutzungsverordnung) für die jeweils im Tageszeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr) oder Nachtzeitraum (22 Uhr bis 6 Uhr) schutzwürdigen Aufenthaltsräume eingehalten werden. Die DIN 4150, Teil 2, ist zu kostenfreier Einsicht für jedermann im Staatsarchiv niedergelegt. Bezugsquelle der DIN 4150: Beuth Verlag GmbH. (vgl. § 2 Nummer 18 der Verordnung).

Zusätzlich ist für die in Nummer 18 genannten Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (etwa an Wänden, Decken und Fundamenten) zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall für die jeweils im Tageszeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr) oder Nachtzeitraum (22 Uhr bis 6 Uhr) schutzwürdigen Aufenthaltsräume die Immissionsrichtwerte der Vierungszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert am 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329, 2344) nicht überschreitet. (vgl. § 2 Nummer 19 der Verordnung).

Bei Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 und der Immissionsrichtwerte für sekundären Luftschall der 24. BImSchV ist i.d.R. davon auszugehen, dass keine erheblichen Belästigungen vorliegen.

5.8 Entwässerung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde für die beiden Teilbereiche „Domstraße“ und „Nikolai-Insel“ jeweils ein Entwässerungskonzept erarbeitet, um die Bewältigung des anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers zu sichern.

Die rechtlichen Grundlagen für das Entwässerungskonzept bilden das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 22. Dezember 2023, das Hamburgische Abwassergesetz (HmbAbwG) in der Fassung vom 24. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 258, 280), zuletzt geändert am 23. Januar 2018 (HmbGVBl. S. 19, 27), das

Hamburgische Gesetz zur Ausführung des Abwasserabgabengesetzes (HmbAbwAG) vom 21. Dezember 1988 (GVBl. I S. 316), zuletzt geändert am 1. September 2005 (GVBl. I S. 377), sowie die Verordnung über die Höhe der Sielbenutzungsgebühr vom 8. Mai 2012, zuletzt geändert am 5. Dezember 2023, (HmbGVBl. S. 402, 408).

5.8.1 Schmutzwasser

Das Plangebiet ist bereits an das Sielnetz der Stadt Hamburg angeschlossen und wird im Mischsielsystem vollständig entwässert. Das aus dem Plangebiet anfallende Schmutzwasser kann problemlos über die vorhandenen Siele in den Straßen Trostbrücke, Neß/Große Reichenstraße und Domstraße abgeleitet werden.

5.8.2 Niederschlagswasser

Für den Teilbereich „Domstraße“ (MU2 und MK3) wird das anfallende Niederschlagswasser an den Grundstücksgrenzen an die bereits vorhandenen Anschlüsse des Mischwassernetzes der Stadtentwässerung Hamburg übergeben. Bis zum jeweiligen Übergabepunkt werden Schmutz- und Regenwasser dabei getrennt geführt. Der Großteil des Niederschlagswassers wird in die Domstraße, ca. ein Drittel in die Große Reichenstraße und ein kleiner Anteil in den Alten Fischmarkt eingeleitet. Eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers ist aufgrund der beinahe vollständigen Unterbauung nicht möglich. Seitens der Hamburger Stadtentwässerung ist eine Einleitbeschränkung des Spitzenabflusses für das Gesamtareal auf 41 l/s zu berücksichtigen.

Für die Entwässerung der Dachflächen und des Innenhofes wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, über das nachgewiesen wird, dass die Entwässerung des Plangebiets schadlos möglich ist. Für das Konzept wurde die Dauerstufe 5 bei einer Wiederkehrzeit von 5 Jahren zugrunde gelegt. Bei der Bemessung des Rückhaltevolumens des erforderlichen Regenwassertanks wurde das 100-Jährige Niederschlagsereignis bei einer Dauerstufe von 5 Minuten zugrunde gelegt. Die Einleitbeschränkung für das Regenwasser wird hierbei mit Hilfe von Retentionsvolumen und Retentionsdacheinläufen eingehalten. Ein Überflutungsnachweis wurde erstellt.

Für den Teilbereich „Nikolai-Insel“ steht als Vorflut grundsätzlich ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung mit begrenzten Einleitkapazitäten sowie das Nikolaifleet als Gewässer 1. Ordnung zur Verfügung. Für das Nikolaifleet bestehen gemäß der BUKEA keine Einleitmengenbegrenzungen.

Eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers ist aufgrund der beinahe vollständigen Unterbauung nicht möglich. Die Teilgebiete MU1, MK1 und der Bereich Brodschragen sollen unabhängig voneinander entwässert werden.

Die Oberflächenentwässerung im MU1 erfolgt in das Nikolaifleet. Aufgrund des sehr großen Vorfluters kann nach Abstimmung mit der BUKEA die Einleitung ohne Drosselung erfolgen. Das MK1 wird hinsichtlich der Entwässerung in zwei Teilbereiche unterschieden. Beide Bereiche sind vollständig unterbaut. Für den nördlichen Teil Brodschragen soll ein geringer Flächenanteil ungedrosselt in das Mischwassersiel im Bereich Neß / Große Reichenstraße eingeleitet werden. Der überwiegende Flächenanteil der Brodschragen wird jedoch nach Süden geführt und ohne Querung öffentlicher Flächen in das Nikolaifleet entwässert. Dasselbe ist auch für das im Bereich des Gebäudes innerhalb des MK1 anfallenden Oberflächenwassers

vorgesehen. Ein Überflutungsnachweis für ein 100-jähriges Regenereignis wurde erstellt und deutlich unterschritten.

Da im MK2 lediglich der Bestand planerisch gesichert wird, ist davon auszugehen, dass die bestehende Entwässerungssituation des Niederschlagswassers bereits ausreichend ausgearbeitet worden ist und bestehen bleibt.

Entwässerung öffentlicher Flächen (Platz „Bei der alten Börse“)

Der öffentliche Platz im Südwesten des Plangebietes, der als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt ist, erhält mit neuen Oberflächenbelägen, Bepflanzungen und neu gestalteten Höhen- und Gefälleverhältnissen eine vollständige Überplanung. Für die Entwässerung dieser Platzfläche sind mehrere Abläufe vorgesehen, die in eine oberflächennah verlegte und neu herzustellende Straßenentwässerungsleitung einleiten. Als Vorflut für die Platzentwässerung dient ebenfalls das Nikolaifleet, in welches unge-drosselt eingeleitet werden kann. Eine Rückhaltung von Oberflächenwasser der öffentlichen Platzfläche vor der Einleitung ist nicht vorgesehen und wird nicht als erforderlich angesehen. Das in diesem Bereich vorhandene, tief liegende Mischwassersiel kann entfallen und außer Betrieb genommen werden.

Die weitere Planung der Entwässerung des öffentlichen Platzes ist in Zusammenhang mit den verkehrlichen und weiteren Belangen in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Investor und dem Bezirksamt bzw. der Hamburger Stadtentwässerung festzulegen. Die Planung des Regenwassersiels und der Straßenentwässerungsleitung hat nach den Vorgaben und Standards der Hamburger Stadtentwässerung zu erfolgen.

5.9 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Plangebiet war in der Vergangenheit und wird auch zukünftig vollständig versiegelt. Trotz dieser Versiegelung des Plangebiets wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans sowie die Regelungen des Durchführungsvertrags eine bedarfsgerechte Herrichtung einer privaten Kinderspielfläche sichergestellt. Die Freiraumsituation wird nicht negativ verändert, hinsichtlich der Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume ergibt sich eher eine Aufwertung.

5.9.1 Baumbestand und Baumschutz

Im Plangebiet sind Straßenbäume unterschiedlicher Arten, Alters und Größe vorhanden. Diese befinden sich in erster Linie entlang der Domstraße und Alter Fischmarkt. Weitere Bäume befinden sich im Bereich Bei der Alten Börse. Hierbei handelt es sich um Linden, die 27 Jahre alt sind und 1995 als Spende und Ausgleich gepflanzt wurden. Diese Bäume werden im Zuge der Bautätigkeiten und der in den Straßen geplanten Umbauten größtenteils erhalten werden. Voraussichtlich werden im Zusammenhang mit der vorgesehenen Erschließung der Tiefgarage und den Abriss- und Bauarbeiten im MK1 Straßenbäume an der Domstraße entfallen, weshalb diese im Rahmen eines Baumgutachtens geprüft wurden. Das Gutachten kommt zu der Erkenntnis, dass die Fällung Baumreihe aufgrund der räumlichen Nähe zur Bebauung und durch die massiven ober- und unterirdischen Eingriffe obligatorisch wird. Zudem befinden sich Kabel- und Sielleitungen unterhalb der Bäume, was mit zunehmendem Wachstum der Bäume mittelfristig zu Problemen führen könnte. Ein regelkonformes Schützen der Bäume gem. DIN 18920 ist nicht möglich.

Im Rahmen der Planung werden auch neue Bäume gepflanzt werden. Das Freiraumkonzept sieht neben der Erhaltung und Qualifizierung des Uferbereichs Bei der Alten Börse Baumpflanzungen im Bereich Brodschragen sowie im Innenhof des MK3 vor.

Um die geplanten Baumpflanzungen und die damit verbundenen positiven gestalterischen, ökologischen und kleinklimatisch-lufthygienischen Auswirkungen abzusichern, setzt der Bebauungsplan fest:

In dem mit „MU1“ bezeichneten urbanen Gebiet und im mit „MK3“ bezeichneten Kerngebiet sind jeweils mindestens drei Bäume innerhalb der Innenhofbereiche zu pflanzen (vgl. § 2 Nummer 21 der Verordnung).

Durch die für das Plangebiet festgesetzte Anzahl von insgesamt 6 Bäumen wird eine Mindestbegrünung festgelegt, um die oben genannten Ziele zu sichern. Aufgrund der geringen Größe des Plangebiets und der absehbaren Herstellung durch nur zwei Bauherren ist die Festlegung einer absoluten Zahl (im Gegensatz zu einer Verhältniszahl etwa in Bezug zur Grundstücksfläche) fachlich und rechtlich angemessen. Die Verortung der Bäume ist Gegenstand des Funktionsplans und wird über den städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Für die festgesetzten Anpflanzungen werden durch den Bebauungsplan bestimmte Rahmenbedingungen zu Mindestpflanzqualitäten vorgegeben:

Für festgesetzte Baumpflanzungen sind standortgerechte Laubgehölze zu verwenden, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang so zu ersetzen, dass der Umfang und der Charakter der Pflanzung erhalten bleiben. Die festgesetzten Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen und zu begrünen. Ausnahmsweise kann diese Fläche weniger als 12 m² betragen, sofern bauliche Maßnahmen eine gleichwertige vitale Wurzelentwicklung gewährleisten. Für Bäume im Bereich unterbauter Flächen muss auf einer Fläche von mindestens 12 m² je Baum die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 1 m betragen (vgl. § 2 Nummer 22 der Verordnung).

Die Verwendung von standortgerechten Laubgehölzen wird vorgeschrieben, damit sich die Anpflanzungen optimal entwickeln können. Standortgerechte Laubgehölze benötigen einen vergleichsweise geringen Pflegeaufwand. Sie sind an das Klima angepasst und brauchen demnach keinen Winterschutz. Zudem sind sie robuster gegenüber Schädlingsbefall und es gibt wenig Ausfall bei neugesetzten Pflanzen. Es kommen für die festgesetzten Baumpflanzungen somit heimische und nichtheimische Arten in Betracht. Entscheidend sollen an diesem relativ extremen, verdichteten Standort die Standortgerechtigkeit und die Klimafestigkeit der gewählten Arten sein.

Die vorgeschriebene Verwendung von Laubgehölzen dient einer standorttypischen Vegetation und stellt damit auch eine stadtoökologisch wirksame Anreicherung des Naturhaushalts dar. Im Gegensatz zu Nadelgehölzen ermöglichen Laubbäume zudem bei schlechteren Belichtungsverhältnissen im Winter in unbelaubtem Zustand eine hohe Lichtdurchlässigkeit und damit die Belichtung des Gebäudekomplexes.

Zur nachhaltigen Sicherung der beschriebenen Funktionen der Anpflanzungen müssen Pflanzungen bei Abgang ersetzt werden. Die im Bebauungsplan festgesetzte Mindest-Pflanzgröße (Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen) dient dem Ziel, dass die gewünschten gestalterischen, ökologischen und klimatischen Wirkungen in angemessener Zeit erreicht werden.

Durch die festgesetzte Vegetationsfläche von mindestens 12 m² pro Baum wird zudem sichergestellt, dass den Bäumen ausreichender Entwicklungsraum guter Qualität für das Wurzelwachstum zur Verfügung steht. Denn maßgeblich für den Wuchserfolg ist ein ausreichend großer durchwurzelbarer Raum mit geeignetem Substrat. Bei geringerer Größe der Baumscheibe sind geeignete bauliche oder vegetationstechnische Maßnahmen vorzusehen, um den Baumstandort langfristig zu sichern (z. B. Verwendung gut durchwurzelbarer belüfteter Substrate unter angrenzenden versiegelten Flächen, Verzicht auf vollständige Versiegelung, breite splittverfüllte Pflasterfugen).

5.9.2 Dachbegrünung

Zur Minimierung des Eingriffs durch die Versiegelung, als grünordnerische Gestaltungsmaßnahme sowie als stadtökologischer Beitrag sind die Dachflächen zu begrünen. Der Bebauungsplan setzt hierzu fest:

Die Dächer von Gebäuden mit einer Dachneigung von bis zu 20 Grad sind dauerhaft flächendeckend zu begrünen.

23.1 Dabei sind folgende Mindeststärken durchwurzelbarer Substratschichten einzuhalten:

23.1.1 mindestens 50 cm auf Dächern von Gebäuden mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 7,5 m und 8,0 m über NHN,

23.1.2 mindestens 15 cm auf Dächern von Gebäuden mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 12,5 m über NHN,

23.1.3 mindestens 12 cm auf allen übrigen Dächern.

23.2 Ausgenommen von der Begrünungspflicht sind Dachflächen, die der Belichtung, der Be- und Entlüftung oder der Aufnahme von technischen Anlagen – mit Ausnahme von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie – dienen sowie Dachterrassen, Terrassen, Spielflächen, Wege, Freitreppen, Anlieferzonen sowie an Gebäude unmittelbar anschließende Flächen in einer Tiefe von 50 cm.

23.3 Es sind jedoch, bezogen auf die jeweilige Gebäudegrundfläche, mindestens folgenden Dachflächenanteile zu begrünen:

23.3.1 im mit „MK1“ bezeichneten Kerngebiet mindestens 60 v. H. der Gebäude mit einer als Höchstmaß festgesetzten Höhe von 12,5 m über NHN und mindestens 15 v. H. der übrigen Gebäude,

23.3.2 im mit „MU1“ bezeichneten urbanen Gebiet mindestens 55 v. H. der Gebäude mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 8,0 m über NHN und mindestens 25 v. H. der übrigen Gebäude,

23.3.3 im mit „MK2“ bezeichneten Kerngebiet mindestens 15 v. H. der Gebäude mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von bis zu 37,3 m. über NHN,

23.3.4 im mit „MU2“ bezeichneten urbanen Gebiet mindestens 35 v. H. der Gebäude,

23.3.5 im mit „MK3“ bezeichneten Kerngebiet mindestens 7,5 v. H. der Gebäude mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von bis zu 7,5 m über NHN und mindestens 10 v. H. der übrigen Gebäude. (vgl. § 2 Nummer 23 der Verordnung).

Die Festsetzung unterstützt die Hamburger Gründachstrategie, deren Ziel es ist, mindestens 70 % sowohl der Neubauten als auch der geeigneten zu sanierenden, flachen oder flach geneigten Dächer zu begrünen (siehe Ziffer 5.9.2). Mithilfe von Gründächern passt sich Hamburg den Folgen des Klimawandels an, sodass die Festsetzung § 2 Absatz 3 Nummer 3 Hmb-KliSchG entspricht. In Kombination mit sogenannten Retentionsdächern können Dachbegrünungen zudem das Wassermanagement im Quartier verbessern zur Umsetzung des Projekts RISA (RegenInfraStrukturAnpassung) der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft und Hamburg Wasser beitragen, das einen zukunftsfähigen Umgang mit Regenwasser entwickeln will.

Die Angaben zur anteiligen Dachbegrünung umfassen sowohl die Begrünung der Dachflächen als auch die Begrünung von Innenhöfen, die durch Tiefgaragen (MK3) oder ein- bis zweigeschossige Gebäudeteile (MU1, MK1) unterbaut sind. Nutzbare Innenhofbereiche im MU1 (GH 8,0 m ü. NHN) und MK3 (GH 7,5 m ü. NHN), die u.a. auch als Kinderspielfläche gestaltet werden sollen, sollen mit einer Substratschicht von mindestens 50 cm intensiv begrünt werden. Im Innenhof des MK1 soll eine intensive Dachbegrünung mit einer Substratschicht von 15 cm umgesetzt werden. Für die restlichen Dachflächen ist eine extensive Dachbegrünung von mindestens 12 cm vorgesehen. Ergänzend wird klargestellt, dass für die sich unter Brodschranken befindliche Tiefgarage keine Begrünung vorgesehen ist, da diese als öffentlich nutzbare Wegeverbindung fungieren soll.

Die festgesetzte Substratstärke von mindestens 12 cm ist das erforderliche Mindestmaß, um die oben geschilderten ökologischen und visuellen Vorteile der Dachbegrünung nachhaltig zu gewährleisten. Die Substratstärke ermöglicht eine vielfältige Pflanzenauswahl mit unterschiedlicher Wuchshöhe, neben einem krautigen Bewuchs sind auch Stauden- und Gehölzpflanzungen möglich. Mit der festgesetzten Substratstärke ist sichergestellt, dass die Pflanzen weniger anfällig gegen Windeinwirkungen, Sonneneinstrahlung und Trockenheit sind. Zudem werden gegenüber geringeren Substratstärken die langfristigen Nährstoffkapazitäten und die Winterfestigkeit deutlich verbessert. Aufgrund der möglichen Pflanzenauswahl kann auch die Verdunstungsleistung gesteigert werden.

Die Dächer von Gebäuden mit als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhen von 7,5 m und 8,0 m ü. NHN sind darüber hinaus mit durchwurzelbaren Substratschichten in den Stärken von mindestens 50 cm zu versehen und begrünen, weil diese Flächen einerseits statisch belastbarer sind und andererseits höheren gestalterischen Anforderungen gerecht werden müssen. Anders als bei den Begrünungen gewöhnlicher Dachflächen mit Gräsern und Stauden, handelt es sich bei den Begrünungen der Innenhöfe auf den niedrigeren Gebäuden um Gärten, Frei- und Spielflächen mit anspruchsvolleren Bepflanzungen, die auch Sträucher und Bäume umfassen.

Innerhalb des Plangebietes werden für die verschiedenen Baugebiete unterschiedliche Anteile der Dachbegrünung festgesetzt. Insgesamt befinden sich die Werte zwischen 7,5 % und 60 % und erreichen somit nicht den angestrebten Anteil von 70 % der Hamburger Gründachstrategie. Eine Einschränkung der Vorschrift erfolgt, um auf den Dachflächen anteilig Anlagen, die der Belichtung, der Be- und Entlüftung oder der Aufnahme von technischen Anlagen – mit Ausnahme von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie – dienen und Dachterrassen, Terrassen, Spielflächen, Wege und Freitreppen zu ermöglichen, die für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind.

Um die vorgenannten Anlagen zu beschränken und Mindestgrünflächenanteile auf den Dächern abzusichern, werden diese festgesetzt. Bezogen auf die jeweilige Gebäudegrundfläche sind die Dächer der Gebäude im MK1 mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 12,5 m mindestens zu 60 v.H. und alle übrigen Gebäude mindestens zu 15 v.H. zu begrünen. Dächer der Gebäude im MU1 mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 8,0 m sind zu mindestens 55 v.H. und alle übrigen Gebäude mindestens zu 25 v.H. zu begrünen. Im MK2 sind die Dächer der Gebäude mindestens zu 15 v. H. und im MU2 mindestens zu 35 v.H. zu begrünen. Im MK3 sind die Dächer der Gebäude mit einer als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von 7,5 m mindestens zu 7,5 v. H. und die Dächer der übrigen Gebäude mindestens zu 10 v.H. zu begrünen. Die Festlegung dieser Mindestanteile erfolgte im Abgleich mit der Planung der projektierten Gebäude.

Die Gründe für das Zurückbleiben hinter dem Orientierungswert ergeben sich unter anderem aus den notwendigen Dachaufbauten für technische Anlagen. Im MK3 kann der Orientierungswert zudem nicht erreicht werden, da zur Entwicklung von qualitativ hochwertigen Kinderspielflächen die Verwendung von Fallbelägen beabsichtigt und zur Schaffung attraktiver privater Freiräume die Errichtung von Terrassen für Außengastronomie im Innenhof vorgesehen ist. Im MK1 wird neben den technischen Aufbauten eine Dachterrasse geplant, die in dem dicht bebauten Plangebiet als zusätzlicher und gut belichteter Freiraum fungiert. Im MU1 wird der Anteil der Dachbegrünung insgesamt gering sein, da das Dach mit einer geneigten Dachform geplant ist, welche sich an dem Bestand orientiert. Gründächer auf Dächern mit einer steileren Dachneigung als 20 Grad sind in der Regel technisch zwar machbar, aber unverhältnismäßig aufwändig, sodass in diesem Fall von einer Begrünung abgesehen wird. Durch § 2 Nummer 21 ist jedoch sichergestellt, dass Flächen, die nicht durch die o.g. Ausnahmen betroffen sind, begrünt werden müssen. Bei der Umsetzung der Planung können somit auch höhere Grünanteile erreicht werden als durch die Mindestanteile vorgegeben. Während auf den Dachflächen aus den genannten Gründen ein geringerer Begrünungsanteil erreicht wird, ist für den nicht durch Dachaufbauten u.Ä. beanspruchten Innenhof des MK1 ein Dachbegrünungsanteil von 60 % vorgesehen, sodass für den Innenhofbereich die Anforderungen der Hamburger Gründachstrategie beinahe erreicht werden können.

Die begrünten Dachflächen der im Plangebiet vorgesehenen Gebäude können, indem sie als Retentionsdächer konzipiert werden, zu einem gewissen Anteil Funktionen der Wasserrückhaltung übernehmen und entlasten damit die Kanalisation, indem das Niederschlagswasser verlangsamt an die Siele abgegeben wird. Dachbegrünungen filtern die Niederschläge zudem und erhöhen die Verdunstungsrate. Sie tragen somit zur Umgebungskühlung bei. Dachbegrünungen sorgen zudem dafür, eine Aufheizung der Dachflächen zu vermeiden. Im Sommer sind die Dachbegrünungen für die darunter liegenden Wohnungen insgesamt eine wirksame Maßnahme zum Schutz vor sommerlicher Hitze. Im Winter kommt es durch die Vegetation und das Dachsubstrat zu einer Verminderung des Wärmedurchgangswerts und somit zu einer erhöhten Wärmedämmung. Dachbegrünungen wirken daher auch klimatisch ausgleichend und mindern die Bildung städtischer Wärmeinseln. Darüber hinaus filtern sie Luftinhaltsstoffe, tragen zur Kohlenstoffspeicherung und zur Sauerstoffproduktion bei und binden Feinstäube. Durch Reflexions- und Absorptionsleistungen wirken Dachbegrünungen auch lärm mindernd. Die begrünten Dachflächen bilden zudem stadtoökologisch wirksame Vegetationsflächen, die neben den ebenerdig festgesetzten Anpflanzflächen Ersatzlebensräume und Teillebensräume für standortangepasste Tiere wie Insekten und Vogelarten bieten. Die begrünten Dachflächen

tragen letztlich auch zu einer optischen Belebung der Gebäude bei, da sie von anderen, höheren Gebäuden eingesehen und als grüne Bereicherung erlebt werden können.

Die Festsetzung Nr. 21 gilt auch für die im Bestand bereits vorhandenen Gebäude in den mit MK2 und MK3 bezeichneten Teilen des Plangebiets. Diese sind derzeit nicht begrünt und stehen in dieser Form auch unter Bestandsschutz, d.h. es muss derzeit keine Begrünung vorgenommen werden. Eine entsprechende Verpflichtung entsteht erst bei einer umfassenden Sanierung der Dachflächen bzw. im Rahmen einer Aufstockung oder eines bestandsersetzenden Neubaus.

Die getroffene Festsetzung lässt somit verhältnismäßig große Spielräume, um neben begrünter Bereichen auch die erforderlichen Flächen für technische Aufbauten, die Gewinnung erneuerbarer Energie Dachterrassen, Terrassen, Spielflächen, Wege, Anlieferzonen etc. zuzulassen, sichert jedoch gleichzeitig die Realisierung eines gewissen Mindestanteils begrünter Dachflächen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich die Anteile der zu begründenden Dachflächen auf die Gebäudegrundflächen beziehen. Die festgesetzten Mindestgrünanteile beziehen sich somit nicht nur z. B. auf das Dach eines Staffelgeschosses, sondern auf den gesamten oberen Abschluss des Gebäudes bzw. auf die Fläche, die durch das jeweilige Gebäude überbaut wird.

5.9.3 Artenschutz

Der besondere Artenschutz unterliegt nicht der planerischen Abwägung. Die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten nach § 44 BNatSchG und der Biotopschutz nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG bleiben auch bei der Durchführung eines Verfahrens nach § 13 a BauGB unberührt. Es verbleibt außerdem die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes in der Abwägung zu beachten (§ 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB).

Zur Realisierung des Vorhabens ist im Teilbereich „Domstraße“ der Abriss von sechs Gebäuden (Domstr. 11 und 15, Große Reichenstr. 7 und Alter Fischmarkt 1,3 und 5) und im Teilbereich „Nikolai-Insel“ der Abriss von zwei Gebäuden (Neß 7 und 9) erforderlich. Dadurch könnten Fledermäuse und gebäudebewohnende Vogelarten, die nach § 7 Absatz 2 Nummern 13 und 14 BNatSchG besonders oder streng geschützt sind, betroffen sein. Es wurde daher eine artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt, um festzustellen, ob den geplanten Baumaßnahmen hinsichtlich der Artenschutz-Verbote des § 44 BNatSchG bezüglich Fledermäusen und Gebäudebrütern artenschutzrechtliche Hindernisse entgegenstehen und wie sie ggf. überwunden werden können.

Fledermäuse

Um festzustellen, ob in den vom Abriss betroffenen Gebäuden Fledermauswinterquartiere bestehen, erfolgte in beiden Teilbereichen jeweils eine Tagesbegehung im Februar 2020. Zur Prüfung von Fledermaussommerquartieren (insbesondere Wochenstubenquartiere) wurden in beiden Teilbereichen jeweils vier nächtliche Detektorbegehungen zwischen Mai und September 2020 während der Lokalpopulationszeit durchgeführt, bei denen zur Ausflugszeit sowie zur Schwärmphase die Gebäude nach Ein- und Ausflügen von Fledermäusen in mögliche Quartiere sowie nach Hinweisen für Schwärmverhalten vor möglichen Quartieren gesucht wurde.

Im Teilbereich „Domstraße“ wurden während der durchgeführten Begehungen drei Fledermausarten beobachtet: die Zwergfledermaus, die Rauhaufledermaus, welche sich auf der

Vorwarnliste befindet, sowie der Große Abendsegler, welche in Hamburg als gefährdet gilt. Im Teilbereich „Nikolai-Insel“ wurden ebenfalls die Zwergfledermaus und die Rauhaufledermaus beobachtet. Während der Detektorenbegehungen wurden in beiden Teilbereichen insgesamt nur äußerst geringe Fledermausaktivitäten festgestellt. Bei allen Kontakten handelte es sich lediglich um Über- oder Durchflüge; Jagd- oder Sozialrufe wurden nicht ermittelt. Eine Bewertung von Jagdhabitaten oder Quartieren ist somit hinfällig. Es wurden durch die Untersuchung weder Fledermauswinterquartiere noch Wochenstuben- oder Sommerquartiere festgestellt. Zudem wurden keine bedeutenden Flugstraßen durch wiederkehrende gerichtete Über- oder Durchflüge festgestellt.

Brutvögel

Durch jeweils drei Tagesbegehungen in beiden Teilbereichen wurden von April bis Juni 2020 die Gebäude auf einen aktuellen Brutbesatz durch gebäudebewohnende Vogelarten kontrolliert. Zudem erfolgte eine Abfrage der aktuellen Gebäudebrüter-Daten beim Arbeitskreis der Vogelschutzwarte Hamburg.

Insgesamt wurden in beiden Teilbereichen während der Begehungen zur Ermittlung von Brutvogelfortpflanzungsstätten keine aktuellen Fortpflanzungsstätten oder Hinweise für das Bestehen solcher Stätten in Form von Nistmaterial- oder futtertragenden Altvögeln festgestellt. Gemäß Datenbank des Arbeitskreises der Vogelschutzwarte Hamburg bestehen in beiden Teilbereichen ebenfalls keine Hinweise auf Brutvorkommen von Gebäudebrütern aus den letzten Jahren.

Im Teilbereich „Domstraße“ wurden Reviergesänge des Hausrotschwanzes ermittelt, die einer Fortpflanzungsstätte im Bereich der Straße Neß, Höhe Brodschragen zugeordnet werden konnten. Wiederholende Reviergesänge weiterer Brutvogelarten wurden nicht festgestellt. Es besteht jedoch ein Brutverdacht der Sturmmöwe (Einzelbrut) aus dem Jahr 2020 auf dem Flachdach am südwestlichen Rand des Gebäudekomplexes. Im Teilbereich „Nikolai-Insel“ wurden ebenfalls wiederholt Reviergesänge des Hausrotschwanzes sowie ein Hausrotschwanzpaar im nördlichen Bereich der Straße Neß, Höhe Brodschragen festgestellt, jedoch nicht die Lage des anzunehmenden Nestes. Daher ist ein Brutverdacht an der Nordseite des Altbaus nicht auszuschließen. Wiederholende Reviergesänge weiterer Brutvogelarten wurden ebenfalls nicht festgestellt.

In beiden Teilbereichen wurden während der Begehungen weitere sechs Vogelarten (Amsel, Kohlmeise, Rabenkrähe, Ringeltaube, Silbermöwe und Stadttaube) ermittelt, die die Bereiche der Gebäude zur Nahrungssuche nutzen. Alle Vogelarten sind nach § 7 BNatSchG als „europäische Vogelarten“ besonders geschützt. Zudem besitzen alle ermittelten Brutvogelarten in den aktuellen Roten Listen von Hamburg und Deutschland einen ungefährdeten Status. Ein- oder Ausflüge aus potenziellen Brutplätzen an den Gebäuden wurden nicht ermittelt.

Artenschutzrechtliche Prüfung

Auf der Grundlage der durchgeführten Bestandserfassung wurden für die betroffenen Arten das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG in Bezug auf Tötung, Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Beeinträchtigung durch Störung geprüft.

Fledermäuse

Relevante Quartiere von Fledermäusen, die durch den Abriss betroffen wären, wurden nicht festgestellt. Potenzielle Tagesquartiere einzelner Individuen gelten nach der derzeitigen Diskussion nicht als zentrale Lebensstätten und damit nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG, denn sie sind i.d.R. so weit verbreitet, dass praktisch immer ausgewichen werden kann. Es wird somit nicht zu einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommen. Eine Nutzung der Gebäude als Fledermausquartier wurde durch die Untersuchungen ausgeschlossen, somit ist mit Tötungen oder Verletzungen von Fledermäusen durch das geplante Vorhaben nicht zu rechnen.

Vogelarten

Durch den aktuellen Brutverdacht der Sturmmöwe auf dem Flachdach am südwestlichen Rand des Gebäudekomplexes im Teilbereich „Domstraße“ sowie den Brutverdacht des Hausrotschwanzes an der Nordseite des Altbaus im Teilbereich „Nikolai-Insel“ kann es im Falle der Durchführung des Vorhabens zu Tötungen oder Verletzungen von Individuen dieser Arten kommen. Um Tötungen und Verletzungen von Vögeln zu verhindern, muss der Abriss des südwestlichen Gebäudekomplexes im Teilbereich „Domstraße“ sowie des Altbaus auf der „Nikolai-Insel“ außerhalb der Vogelbrutzeit (somit vom 01.10. bis 28.02.) erfolgen. Außerhalb dieses Zeitraumes ist ein Abriss nur zulässig, wenn vorher durch eine erneute Kontrolle der Gebäude ein aktueller Besatz von Vögeln ausgeschlossen werden kann. Gleiches gilt für den Abriss von Bäumen innerhalb der Brutvogelzeiten. Um die Wahrscheinlichkeit eines Besatzes zur Brutvogelzeit zu verringern, könnte das Dach des südwestlichen Gebäudekomplexes vor Beginn der Vogelbrutzeit als Brutplatz ungeeignet gemacht werden.

Falls an den Neubauten Glasfronten geplant sind, kann es hier zu Tötungen oder Verletzungen durch Kollisionen von Vögeln kommen. Auf den Einbau größerer Glasfronten sollte daher verzichtet werden oder zumindest eine Reduzierung der Durchsicht und Spiegelwirkung erfolgen.

Im Zuge des Vorhabens kann es zum Verlust von Fortpflanzungsstätten von Brutvögeln kommen. Dies betrifft insbesondere den Hausrotschwanz, dessen Reviergesänge innerhalb des Plangebietes im Rahmen von Begehungen festgestellt werden konnten. Der Verlust eines (anzunehmenden) Brutplatzes des Hausrotschwanzes an der Nordseite des Altbaus im Teilbereich „Nikolai-Insel“ kann jedoch durch Anbringung von künstlichen Nisthilfen ausreichend kompensiert werden. Im Teilbereich „Domstraße“ kommt es (möglicherweise) zum Verlust eines Brutplatzes der Sturmmöwe, welcher jedoch aufgrund ihres sehr stabilen Bestands in Hamburg aufgefangen werden kann und langfristig nicht zu einer Verkleinerung des potenziellen Bestands führt. Mit Störungen ist bei den relativ wenig störungsempfindlichen Arten, die deshalb auch im Siedlungsbereich bzw. dessen Umfeld vorkommen können, nicht zu rechnen. Diese Arten sind nicht über größere Entfernungen durch Lärm oder Bewegungen zu stören.

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt somit insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine artenschutzrechtliche Betroffenheit auszuschließen ist, sofern folgende Maßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen für Teilbereich „Nikolai-Insel“:

- Der Abriss des Altbaus muss außerhalb der Brutzeit (01.03. bis 30.09.) der Vögel erfolgen. Falls der Abrissbeginn innerhalb der Vogelbrutzeit liegt, muss vor Beginn des harten Abbruchs des Altgebäudes durch eine erneute Kontrolle auf Vogelfortpflanzungsstätten ein aktueller Vogelbesatz ausgeschlossen werden.
- Kein Einsatz größerer Glasfronten oder Reduzierung der Durchsicht und Spiegelwirkung.

- Installation von mindestens drei Nisthilfen für den Hausrotschwanz an den neuen Gebäuden.
- Sollten im Rahmen des Abrisses Bäume zur Brutvogelzeit gefällt werden, müssten diese vorher auf einen aktuellen Besatz durch Brutvögel hin kontrolliert werden.

Maßnahmen für Teilbereich „Domstraße“:

- Der Abriss im Bereich des südwestlichen Gebäudekomplexes muss außerhalb der Brutzeit (01.03. bis 30.09.) der Vögel erfolgen. Möglich erscheint auch eine erneute Kontrolle des Daches im südwestlichen Bereich auf Vogelfortpflanzungsstätten mit negativem Befund vor Beginn des Abrisses. Um die Wahrscheinlichkeit eines Besatzes zur Brutvogelzeit zu verringern, könnte das Dach vor Beginn der Vogelbrutzeit als Brutplatz ungeeignet gemacht werden.
- Kein Einsatz größerer Glasfronten oder Reduzierung der Durchsicht und Spiegelwirkung

Bei Einhaltung dieser Maßnahmen, deren Umsetzung überwiegend im städtebaulichen Vertrag festgeschrieben wird, kommt es aus gutachterlicher Sicht nicht zu einem Eintreten eines Verbotstatbestandes nach § 44 BNatSchG. Folglich ist zur Durchführung des Vorhabens eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG nicht erforderlich.

Darüber hinaus werden die Maßnahmen soweit möglich im Bebauungsplan festgesetzt:

In dem mit „MK1“ bezeichneten Kerngebiet und dem mit MU1 bezeichneten urbanen Gebiet sind an geeigneten Stellen jeweils zwei Nisthilfen für den Hausrotschwanz fachgerecht anzubringen und dauerhaft zu erhalten (vgl. § 2 Nummer 24 der Verordnung).

Diese Festsetzung wird im städtebaulichen Vertrag weiter konkretisiert. In Bezug auf die Maßnahme zur Vermeidung des Vogelschlags trifft der Bebauungsplan im Sinne von § 1 Absatz 6 Nr. 7a BauGB auf der Grundlage von § 9 Absatz 3 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG i.V.m. § 4 Absatz 3 HmbBNatSchAG und § 5 Absatz 1 Bauleitplanfeststellungsgesetz in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 9. Februar 2022 (HmbGVBl. S. 104) die folgende artenschutzrechtlich begründete Festsetzung:

Gläserne Balkonbrüstungen sind durch wirksame Maßnahmen für Vögel wahrnehmbar zu machen. Dies gilt auch für übrige Glasflächen und an Gebäuden, wenn der Glasanteil der Fassadenseite größer als 75 v. H. ist oder zusammenhängende Glasflächen größer 6 Quadratmeter vorgesehen sind. Satz 2 gilt nicht für Glasflächen bis 10 Meter Geländeoberkante, es sei denn, die Glasflächen befinden sich in unmittelbarer Umgebung zu Gehölzen, Gewässern oder größeren Vegetationsflächen oder ermöglichen eine Durchsicht auf Vegetation, Gewässer oder Himmel (vgl. § 2 Nummer 25 der Verordnung).

Mit dieser Festsetzung soll die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Vögeln durch Kollision mit transparentem Material an den Fassaden auf das geringstmögliche Restrisiko gemindert werden. An den Glasflächen sind Maßnahmen sinnvoll, um diese für das Vogelauge erkennbar zu machen, sofern in diesen Glasflächen Spiegelungen von Vegetation, vor allem Gehölzen, oder vom Himmel vermieden bzw. durch Markierungen entschärft werden, um für Vögel nicht erkennbare Hindernisse auszuräumen. Fensterprofile ab einer Breite von mindestens 10 cm stellen dabei eine Unterbrechung zusammenhängender Glasflächen dar. Die Ausnahme, solche Maßnahmen erst ab 10 Meter Geländeoberkante durchführen zu müssen, wenn keine Vegetation unmittelbar vor den Glasflächen vorhanden ist oder Durchsichten auf Habitate

sowie den Himmel vorliegen, erlaubt es, die Erdgeschosszone für die dort geplanten öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen nicht gravierend einzuschränken. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass bei Vorliegen von für Vögel anziehenden Habitaten oder Durchsichten auf für Vögel interessante Flugziele geeignete Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Die Festsetzung beinhaltet auch, dass sonstige freistehende transparente Flächen von Brüstungen und Schutzwänden erkennbar für das Vogelauge mit Vogelschutzmarkierungen zu gestalten sind, um auch dort das Risiko für Vögel weit möglichst zu minimieren. Fachinformationen zum Thema Vogelkollisionsschutz und eine Beispielsammlung unterschiedlichster Lösungsansätze mit Vergleich der Wirksamkeit können dem im Internet frei verfügbaren Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ entnommen werden (Schweizerische Vogelwarte Sempach, 3. überarbeitete Auflage 2021).

Bei Einhaltung dieser Maßnahmen und der Maßnahmen, deren Umsetzung im städtebaulichen Vertrag festgeschrieben wird, kommt es aus gutachterlicher Sicht nicht zu einem Eintreten eines Verbotstatbestandes nach § 44 BNatSchG. Folglich ist zur Durchführung des Vorhabens eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG nicht erforderlich.

Unabhängig vom Vorkommen konkreter Arten im Plangebiet wird im Bebauungsplan aus artenschutzrechtlichen Gründen ferner festgesetzt:

Die Beleuchtung von Außen- und Werbeanlagen ist nur mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur bis maximal 3.000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten geschlossen und staubdicht auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60°C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen oder Gehölze ist unzulässig. (vgl. § 2 Nummer 26 der Verordnung).

Die Festsetzung dient dem Schutz nachtaktiver Tiere, insbesondere Insekten, für die Lichtquellen direkt (Verbrennen, Aufprall) oder indirekt (Verhungern, Erschöpfung, leichte Beute) Todesfallen sind. Durch die Festsetzung wird sichergestellt, dass die Beleuchtung eine Farbtemperatur aufweist, welche auf nachtaktive Insekten nicht stark anlockend wirkt. Auch durch die Unzulässigkeit direkter Lichteinwirkungen auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen wird der Lebensraum dieser geschützt. Durch die Begrenzung der Abstrahlung von Leuchten auf den Bereich unterhalb der Horizontalen wird zudem verhindert, dass Insekten durch weithin sichtbares Licht angelockt werden. Zudem werden durch diesen Passus auch Störungen anderer Tiere durch eine nächtliche Beleuchtung vermieden. Durch die festgesetzte geschlossene Ausführung des Leuchtgehäuses und die Begrenzung der Temperatur wird zudem bei einem dennoch stattfindenden Kontakt von Insekten mit Leuchten das Risiko einer Verletzung oder Tötung reduziert. Eine Verarmung der Fauna durch Insekten, die an den Leuchten zu Grunde gehen, wird so vermieden. Eine große Zahl von Individuenverlusten bei den Insekten könnte ansonsten nicht nur zu einer Dezimierung der Populationen von nachtaktiven Insekten in der Umgebung der Lichtquelle führen, sondern hätte zugleich weitgehende Auswirkungen auf das gesamte lokale ökologische Gleichgewicht (z. B. Nahrungsketten, Blütenbestäubung).

Ein Abriss und Neubau von Gebäuden im MK2 ist im Rahmen der vorliegenden Planung nicht vorgesehen, diese Bereiche werden lediglich bestandssichernd in die Bebauungsplanung einbezogen. Im Falle einer Überplanung dieser Gebäude ist die artenschutzrechtliche Prüfung im Genehmigungsverfahren durchzuführen. Entsprechende Gutachten sind zu erarbeiten.

Die Verwirklichung der Inhalte des Bebauungsplans trifft nicht auf unüberwindliche artenschutzrechtliche Hindernisse. Die biologische Vielfalt in der Innenstadt wird durch die Realisierung des Gesamtvorhabens nicht beeinflusst.

5.9.4 Naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung

Gemäß § 13 a Abs. 1 Nr. 2 BauGB wurde für den Bebauungsplan eine Vorprüfung des Einzelfalls nach Anlage 2 des Baugesetzbuches für theoretische Hotelnutzungen sowie kumulierende Einzelhandelsvorhaben durchgeführt. Das Screening kam zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen wären. Der Bebauungsplan wird daher als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB aufgestellt. Nach § 13 a Absatz 2 Nummer 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die Aufstellung einer detaillierten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung kann ebenso wie die Anfertigung eines Umweltberichts entfallen. Unabhängig davon sind Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu ermitteln und abzuwägen.

Luft und Klima

Durch die Realisierung des Vorhabens kann es zu einer geringfügigen Zunahme der Luftschadstoffe kommen. Dies hat jedoch nicht so gravierende Auswirkungen, dass sich Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Vorhaben oder seinem direkten Umfeld verschlechtern. Zudem werden im Plangebiet die Grenzwerte für Stickstoffoxide und Feinstäube deutlich unterschritten (siehe Ziffer 5.7.3). Das Verkehrsaufkommen erhöht sich durch das Vorhaben nicht erheblich. Der Anteil begrünter Flächen und der Umfang vorhandenen Grünvolumens wird im Wesentlichen erhalten und durch festgesetzte Dachbegrünungen und Baumpflanzungen etwas erhöht. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft verbleiben daher nicht.

Fläche und Boden

Bei einer vergleichenden Betrachtung der durch das alte Planrecht ermöglichten Versiegelungen zeigt sich eine weitgehend unveränderte Versiegelungssituation. Das Plangebiet befindet sich in einem historisch bereits intensiv bebauten Gebiet in stadtzentraler Lage, das bereits seit dem Mittelalter baulich genutzt wird und in den 1950er Jahren weiter verdichtet wurde. Die im Plangebiet natürlich anstehenden Böden sind anthropogen überformt. Es erfolgt keine erhebliche neue Verdichtung, kein wesentlicher Bodenabtrag oder -auftrag und kein Eintrag von Schadstoffen. Im Sinne von urbanem Flächenrecycling wird die durch die vergangenen Nutzungen insgesamt bereits zu annähernd 100 Prozent versiegelte und überbaute Fläche in Anspruch genommen. Versiegelungsbedingt bestehen bislang nur geringe Funktionen für den Naturhaushalt. Der Anteil begrünter Flächen wird durch festgesetzte Dachbegrünungen etwas erhöht.

Wasser

Die Teilfläche „Nikolai-Insel“ grenzt an das tidebeeinflusste Nikolaifleet. Die ca. 3.850 m² große Wasserfläche wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Sie ist durch die Planung nicht betroffen, ein Eingriff in das Grundwasser erfolgt nicht, die Entwässerung des Vorhabens erfolgt entsprechend dem Stand der Technik. Das auf den Straßenverkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser wird in Regenwassersiele eingeleitet. Die

Versickerungspotenzialkarte stellt für den Teilbereich „Domstraße“ sehr heterogene Versickerungseigenschaften von wahrscheinlich bis unwahrscheinlich mit versickerungsfähigen Tiefen zwischen 0 und 5 m, für den Teilbereich „Nikolai-Insel“ die Versickerungseigenschaften wahrscheinlich mit versickerungsfähiger Tiefe zwischen 2 und 5 m dar. Das Plangebiet befindet sich größtenteils im Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Absatz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409 S. 1, 33) (siehe Ziffer 3.2.10). Bedingt durch die Tidebewegungen der Elbe und der Lage des Teilbereichs „Nikolai-Insel“ am tidebeeinflussten Nikolaifleet ist mit Abhängigkeiten zu Hochwassersituationen zu rechnen. Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten.

Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz

Die vorhandenen Bäume und ihre Pflanzflächen/Baumscheiben bleiben erhalten. Gesetzlich geschützte Biotope bestehen auf den Vorhabenflächen nicht. Es ist ein Artenschutzgutachten erarbeitet worden; artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können danach ausgeschlossen werden. Die in diesem Zusammenhang erarbeiteten Maßnahmen wurden bereits unter Ziffer 5.9.3 beschrieben. Die Wasserfläche des Nikolaifleets wird nicht überplant, sodass keine Eingriffe in eine mögliche tidebeeinflusste Flora und Fauna erfolgen. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die biologische Situation im Plangebiet durch die Realisierung des Vorhabens nicht negativ beeinflusst wird. Die festgesetzten Dachbegrünungen tragen zu einer Verbesserung der Funktionen für Tiere und Pflanzen bei.

Landschaft und Stadtbild

Im Vorfeld der Planung wurden für die Bebauung des Plangebietes hochbauliche Realisierungswettbewerbe durchgeführt, um sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die durch unterschiedliche Denkmäler geprägte Umgebung einfügt. Für den Abbruch des vorhandenen Denkmals im Plangebiet (Commerzbankgebäude) liegt eine Genehmigung des Denkmalschutzamtes vom 18. Mai 2018 vor, mit der das Gebäude aus dem Denkmalschutz entlassen worden und somit ein Abriss möglich ist.

Aktuell gibt es diverse Bauvorhaben und laufende Projektentwicklungen in der Nähe des Plangebietes. Derzeit wirkt das Plangebiet negativ in das Umfeld, sodass sich die teilweise Überplanung und Neugestaltung positiv auf das Ortsbild auswirken. Dabei tragen die freiraumplanerischen Maßnahmen im öffentlichen Raum zu einer Aufwertung dessen bei. Die potenziell mögliche Hotelnutzung in den Teilbereichen Domstraße oder Nikolai-Insel sowie die Unterbringung des Einzelhandels in den Erdgeschossbereichen der neuen Gebäudeensembles haben keinen (negativen) Einfluss auf das Ortsbild.

Fazit

Die durch den Bebauungsplan festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen gewährleisten, dass durch den Bebauungsplan keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet werden, welche die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie die übrigen Schutzgüter erheblich beeinträchtigen.

5.10 Klimaschutz und Klimawandelanpassung

Die Planung sowie Entwicklung des Vorhabens erfolgt unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) und des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG).

Klimaschutzrelevante Auswirkungen während der Bauphase können von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Baumaschinen verursacht werden, welche unter anderem während des Verbrennungsprozesses Kohlendioxid (CO₂) emittieren. Hinzu kommen Emissionen durch Transporte von Baumaterialien zum Plangebiet und durch Abtransporte von Abriss- und Bodenmaterialien. Darüber hinaus werden in bzw. im Zusammenhang mit der Bauphase mittelbar Treibhausgasemissionen durch die Herstellung von Baumaterialien wie zum Beispiel Zement, Beton, Stahl, Glas oder Kunststoffen verursacht, da für den Herstellungsprozess der Materialien wiederum ein hoher Energieeinsatz erforderlich ist.

Im Betrieb der im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen werden Energiebedarfe für Heizung, Warmwasserversorgung, Beleuchtung und den Betrieb von technischen Anlagen benötigt sowie klimarelevante Emissionen verursacht, insbesondere Kohlenstoffdioxid (CO₂). Das Ausmaß der in der Betriebsphase verursachten Menge an CO₂ ist maßgeblich davon abhängig, welche Art der Energieerzeugung verwendet wird. Heizung sowie Warmwasserversorgung wird im Plangebiet voraussichtlich durch einen Anschluss an das Fernwärmenetz und die Bauweise gem. Gebäudeeffizienzstandard DGNB-Gold (Domstraße) und Effizienzgebäude 40 (Nikolai) gedeckt.

Die Berücksichtigung etwaiger Treibhausgasemissionen (THG) erfolgt mittelbar durch die Berichterstattung der Bundesregierung gemäß § 10 KSG. Dabei tragen klimarelevante Auswirkungen der in der Bauphase beschriebenen Prozesse zu den Emissionen des Sektors „2. Industrie“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Der Prozess der Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden, sowie Haushalten trägt dabei zu den Emissionen des Sektors „3. Gebäude“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Die Emissionen durch Nutzung elektrischer Energie fallen in den Sektor „1. Energiewirtschaft“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Die durch das Vorhaben anfallenden Emissionen im Straßen- bzw. Schienenverkehr fallen in den Sektor „4. Verkehr“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch Landnutzung bzw. Landnutzungsänderungen fallen in den Sektor „7. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch die Deponierung und Behandlung oder Verbrennung von Abfällen in Folge von Abrissarbeiten tragen zu den Emissionen im Sektor „6. Abfall und Sonstiges“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei.

Klimaschutzrelevante Auswirkungen während der Bauphase können durch den Einsatz möglichst kraftstoffsparender Baumaschinen und Lkw gemindert werden. Die Minderung der mit der Herstellung von Baumaterialien verbundenen Treibhausgasemissionen kann durch die Verwendung von recycelten Materialien bzw. durch eine verringerte Menge des eingesetzten Betons (zum Beispiel durch Gradientenbeton) erfolgen. Die Ergreifung geeigneter Minderungsmaßnahmen in der Bauphase obliegt den Bauherren.

Entsprechend der bundesweiten Ausbauziele für Erneuerbare Energien gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie der Ziele zur Gebäudeeffizienz gemäß Gebäudeenergiegesetz

(GEG) kann von einer schrittweisen Dekarbonisierung der für die Betriebsphase benötigten Energie- bzw. Wärmeversorgung ausgegangen werden. Zudem trägt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans die gesellschaftliche und technische Entwicklung auch durch den Ausbau des ÖPNV und der Elektromobilität dazu bei, die durch den Verkehr bedingten THG-Emissionen weiter zu reduzieren und entsprechend der bundesweiten Sektorenziele bis 2045 klimaneutral zu gestalten. Im Zuge dessen wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt. Dieses sieht insbesondere vor, ausreichend Fahrradstellplätze zu schaffen. Aufgrund der sehr guten Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV und seiner Lage im Abminderungsgebiet wird die Anzahl der herzustellenden Stellplätze reduziert.

Dementsprechend liegen keine Hinweise vor, dass das durch die Planung ermöglichte Vorhaben den Zielsetzungen des KSG zuwiderläuft oder eine Zielerreichung nachhaltig gefährdet wäre.

5.11 Nachrichtliche Übernahme und Kennzeichnung

Unterhalb der Straße Alter Fischmarkt verläuft eine unterirdische Trasse der U-Bahn. Die Anlage wird entsprechend dem Bestand als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Ebenso nachrichtlich übernommen wird die Wasserfläche des Nikolaifleets und die unter Denkmalschutz stehenden Einzelanlagen im MK1, MK2 und MK3. Als weitere nachrichtliche Übernahme wurde das Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Absatz 1 WHG in den Bebauungsplan übernommen.

5.12 Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 5 und 6 des BauGB aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. Durch die Planung wird insbesondere dem Planungsziel in § 1 Absatz 5 BauGB entsprochen, nämlich eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung nach den Aspekten des Klimaschutzes durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu gewährleisten.

In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des BauGB 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.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet, welche die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen.

Die Belange des Naturschutzes werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt. Ergänzt werden die planungsrechtlichen Festsetzungen durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag.

5.13 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels des BauGB durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

Zum Bebauungsplan werden zwei städtebauliche Verträge geschlossen. Die Bauherren verpflichten sich, die im Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 50 vorgesehenen Maßnahmen

durchzuführen und die Planungskosten sowie die im öffentlichen Grund durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen.

6 Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für das Plangebiet wird das geltende Planrecht folgender Bebauungspläne aufgehoben:

- Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47 / Neustadt 49 vom 5. Juli 2011 (HmbGVBl. S. 273),
- Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 1 vom 22. Juni 1962 (HmbGVBl. S. 143), geändert durch Verordnung Hamburg-Altstadt 29 vom 7. Februar 1989 (HmbGVBl. S. 23),
- Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 3 vom 22. Juni 1962 (HmbGVBl. S. 144), geändert durch Verordnung vom 7. Februar 1989 (HmbGVBl. S. 23),
- Teilbebauungsplan TB 966 vom 8. Dezember 1959 (HmbGVBl. S. 201),
- Teilbebauungsplan TB 381 vom 24. Februar 1956 (HmbGVBl. S. 25),
- Durchführungsplan D 128 vom 18. März 1955 (HmbGVBl. S. 127),
- Teilbebauungsplan TB 45 vom 17. Februar 1953 (Amtl. Anz. S. 171),
- Baustufenplan Innenstadt vom 7. Oktober 1952 (Amtl. Anz. S. 879), erneut festgestellt durch Verordnung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61).

7 Flächen- und Kostenangaben

7.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 2,63 ha groß. Hiervon entfallen etwa 0,4 ha auf die Urbanen Gebiete, 0,73 ha auf Kerngebiete, 1 ha auf öffentliche Verkehrsflächen, 0,1 ha auf Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung und 0,4 ha auf Wasserflächen.

7.2 Kostenangaben

Der Freien und Hansestadt Hamburg entstehen durch den Bebauungsplan keine Kosten.