

**Begründung zum**

**Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 70**

**(Veritaskai)**



## Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung .....	1
2	Grundlagen und Verfahrensablauf .....	1
3	Planerische Rahmenbedingungen .....	2
3.1	Raumordnung und Landesplanung .....	2
3.1.1	Flächennutzungsplan.....	2
3.1.2	Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz .....	2
3.2	Andere rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen .....	2
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne.....	2
3.2.2	Erforderlichkeit einer Umweltprüfung.....	3
3.2.3	Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung .....	3
3.2.4	Altlastenverdächtige Flächen.....	4
3.2.5	Bodengase.....	4
3.2.6	Kampfmittelverdacht .....	4
3.2.7	Baumschutz .....	4
3.2.8	Artenschutz.....	4
3.3	Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen .....	4
3.3.1	Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen.....	4
3.3.2	Rahmenkonzept Sprung über die Elbe.....	5
3.3.3	Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel.....	5
3.3.4	Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	6
3.4	Angaben zum Bestand .....	7
4	Umweltbericht.....	8
5	Planinhalt und Abwägung .....	9
5.1	Vorhabenbeschreibung.....	9
5.2	Kerngebiet .....	11
5.2.1	Art der baulichen Nutzung .....	11
5.2.2	Maß der baulichen Nutzung.....	18
5.3	Verkehrsflächen, Gehrecht.....	20
5.4	Gestalterische Festsetzungen .....	21
5.5	Technischer Umweltschutz und Klimaschutz .....	21
5.5.1	Altlasten, Bodengase.....	21
5.5.2	Lärmschutz .....	23
5.6	Oberflächenentwässerung, Hochwasserschutz.....	28
5.7	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	28
5.7.1	Begrünungsmaßnahmen .....	28
5.7.2	Belange von Natur und Landschaft .....	30

5.8	Kennzeichnungen .....	32
6	Maßnahmen zur Verwirklichung, Durchführungsvertrag, Bodenordnung .....	33
7	Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen .....	33
8	Flächen-und Kostenangaben .....	33
8.1	Flächenangaben .....	33
8.2	Kostenangaben .....	33

## **1 Anlass der Planung**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Harburg 70 ist Teil der städtebaulichen Entwicklung „Harburger Brücken“ im Harburger Binnenhafen. Ein privater Vorhabenträger beabsichtigt an der Straße Veritaskai westlich der Brücke über den Östlichen Bahnhoﬀskanal auf einem Grundstück (Ortsteil Harburg, Flurstück 5658) ein gemischt genutztes Vorhaben zu entwickeln. Auf diesem Grundstück soll im nördlichen Bereich ein Büro- und Geschäftshaus mit einem Vollsortiments-Supermarkt sowie im südlichen Bereich ein Wohn- und Geschäftshaus mit kleineren Läden errichtet werden. Beide Gebäude sind durch eine gemeinsame Tiefgarage zu einem Gebäudekomplex verbunden.

Das Vorhaben ist auf der Grundlage des geltenden Bebauungsplans Harburg 59 nicht genehmigungsfähig, da dessen Festsetzungen großflächige Einzelhandelsbetriebe sowie Wohnnutzungen ausschließen. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens zu schaffen, ist die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Harburg 70 erforderlich.

## **2 Grundlagen und Verfahrensablauf**

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731).

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss (H 01/15) vom 14. August 2015 (Amtl. Anz. S. 1369) eingeleitet. Am 25.06.2014 hat im Rahmen der Begleitgruppe Harburger Binnenhafen eine öffentliche Informationsveranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung der Bürger stattgefunden. Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 14. August 2015 (Amtl. Anz. S. 1370) stattgefunden.

### **3 Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Raumordnung und Landesplanung**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für das Plangebiet Gemischte Bauflächen dar. Die Straße Veritaskai ist als sonstige Hauptverkehrsstraße dargestellt.

##### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz**

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für das Plangebiet das Milieu „Verdichteter Stadtraum“ dar. Als weitere milieübergreifende Funktionen werden Entwicklungsbereich Naturhaushalt sowie für das nördliche Vorhabengebiet entlang der Straße Veritaskai (vormals Nartenstraße) die Entwicklung des Landschaftsbildes dargestellt. In der Fachkarte Arten- und Biotopschutz ist für das Plangebiet der Biotopentwicklungsraum 13a „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ dargestellt.

#### **3.2 Andere rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen**

##### **3.2.1 Bestehende Bebauungspläne**

Der Bebauungsplan Harburg 59 vom 20. Juni 2000 weist den Bereich des Vorhabengebiets als Kerngebiet aus. Als Maß der baulichen Nutzung ist eine Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen bei einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 2,2 festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind flächig ausgewiesen. An der Straße Veritaskai verspringt die Baugrenze zum Schutz zweier zum Erhalt festgesetzter Einzelbäume nach Süden. Die Straße Veritaskai ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. In der Planzeichnung ist nachrichtlich eine 110 kV-Hochspannungsleitung gekennzeichnet; diese Leitung wurde zwischenzeitlich bereits unterirdisch verlegt. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet.

### **3.2.2 Erforderlichkeit einer Umweltprüfung**

#### **Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG für das großflächige Einzelhandelsvorhaben im Plangebiet**

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Harburg 70 im beschleunigten Verfahren mit Verzicht auf eine Umweltprüfung und einen Umweltbericht gemäß § 13a BauGB kann nur erfolgen, wenn für das Vorhaben nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung besteht.

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich für die Errichtung von großflächigem Einzelhandel i.S. des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung (Verkaufsfläche über 800 m<sup>2</sup>) aus Anlage 1 des Gesetzes zur UVPG. Die entscheidenden Vorhabenmerkmale sind nach Anlage 1 zum UVPG Nr. 18.6 i.V.m. 18.8 definiert. Es handelt sich um den Bau eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung (Nr. 18.6), für den in sonstigen Gebieten ein Bebauungsplan aufgestellt wird (Nr. 18.8). Für die Errichtung großflächigen Einzelhandels der vorgesehenen Größenordnung ist eine sogenannte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen.

Im Ergebnis dieser Vorprüfung sind die Umweltauswirkungen, die durch das prüfpflichtige großflächige Einzelhandelsvorhaben zu erwarten sind, insgesamt nicht erheblich nachteilig (vgl. Anlage 1 zu dieser Begründung). Die Vorprüfung des Einzelfalls kommt damit zu der Einschätzung, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 70 das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB zur Anwendung kommen kann.

### **3.2.3 Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung**

Innerhalb des Vorhabengebiets befinden sich keine Denkmäler oder Erhaltungsbereiche.

In Nachbarschaft zum Vorhaben sind der Östliche Bahnhofskanal mit einem Teil seiner Wasserfläche und Kaianlagen sowie die Klappbrücke über den Östlichen Bahnhofskanal in die Denkmalliste eingetragen.

### **3.2.4 Altlastenverdächtige Flächen**

Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Harburg ist als Altlastenverdachtsfläche im Altlastenhinweiskataster verzeichnet.

### **3.2.5 Bodengase**

Der Untergrund im Plangebiet weist organische Weichschichten auf, in denen die Bildung von Bodengasen nicht ausgeschlossen werden kann.

### **3.2.6 Kampfmittelverdacht**

Für das Plangebiet besteht ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Bei Bauaktivitäten ist sicherzustellen, dass die für die Kampfmittelräumung zuständige Stelle verdächtige Bereiche zuvor prüft und gegebenenfalls saniert.

### **3.2.7 Baumschutz**

Für den Geltungsbereich gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369).

### **3.2.8 Artenschutz**

Für den Bebauungsplan sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1536), zu beachten.

## **3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen**

### **3.3.1 Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen**

Im November 1990 wurde durch die damalige Senatskommission für Umweltpolitik und Stadtentwicklung eine Entwicklungsplanung für den Harburger Binnenhafen eingeleitet. Im September 1995 wurde durch die Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der Orientierungsrahmen Harburger Binnenhafen beschlossen, der die Grundlage für



den derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplan Harburg 59 ebenso wie für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 70 darstellt.

Für das Plangebiet stellt der Orientierungsrahmen die Nutzungsstruktur „mischungsfreundliches Gewerbe und Wohnen“ mit einer vier- bis sechsgeschossigen Bebauung und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6 dar.

### **3.3.2 Rahmenkonzept Sprung über die Elbe**

Im Oktober 2005 wurde mit dem „Sprung über die Elbe“ eines der zentralen Leitprojekte für das Zukunftsprojekt „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ vorgestellt, in dessen Mittelpunkt die Verlagerung vom peripheren Flächenwachstum hin zu der Entwicklung zentraler Bereiche in der Stadtmitte als nachhaltige Stadtentwicklungsstrategie steht. Nördlich der Elbe entsteht mit der HafenCity ein neues citynahes Quartier. Südlich der Elbe findet sich das Pendant zu diesem Projekt in der Entwicklung des Harburger Binnenhafens. Ziel ist die Bündelung von Wohnen und Arbeiten in Verbindung mit hohem Freiraum- und Freizeitqualitäten am Wasser.

Das Vorhaben leistet einen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele der Stadtentwicklung.

Der Senat hat im September 2014 mit dem Beschluss über das fortgeschriebene Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ bekräftigt, dass der Gesamttraum „Sprung über die Elbe“ vom Stadtteil Veddel über Wilhelmsburg bis zum Harburger Binnenhafen weiterhin ein wesentlicher Schwerpunkt der Hamburger Stadtentwicklung ist.

### **3.3.3 Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel**

Im Januar 2014 wurden von der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau Leitlinien für den Einzelhandel beschlossen. Ausgehend vom Hamburger Zentrenkonzept, das auf die möglichst flächendeckende, verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung bei einer Konzentration der Versorgungseinrichtungen abzielt, beinhalten die Leitlinien eine abschließende und verbindliche Konzeption, in der die Kriterien für eine verträgliche Ansiedlung von Einzelhandel benannt werden.

Den Leitlinien für den Einzelhandel wird durch das geplante Vorhaben und die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Harburg 70 entsprochen.

### **3.3.4 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten**

#### **Einzelhandelsgutachten**

Im April 2014 wurde eine Markt-, Standort- und Wirkungsanalyse erstellt, um die Tragfähigkeit des geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebs, seine Verträglichkeit mit vorhandenen benachbarten Einzelhandelsstandorten sowie die Zielkonformität mit den „Leitlinien für den Einzelhandel – Ziele und Ansiedlungsgrundsätze der Freien und Hansestadt Hamburg 2014“ und dem „Einzelhandelsentwicklungskonzept für den Kernbereich des Bezirks Harburg 2012“ zu prüfen.

#### **Schalltechnische Untersuchung**

Für die Ermittlung, ob und unter welchen Bedingungen die Errichtung von Wohnbebauung sowie von Einzelhandel möglich ist, wurden im April 2014 die schalltechnischen Auswirkungen durch Geräuscheinwirkungen von Verkehr und Gewerbe sowie die zu erwartenden Emissionen des Vorhabens ermittelt und bewertet. Die Untersuchung wurde im September 2014 an den überarbeiteten Planungsstand angepasst.

#### **Luftschadstoffe**

Eine gutachterliche Stellungnahme vom Juli 2014 kommt anhand der „Checkliste zur Beurteilung der Relevanz von Luftschadstoffen an Stadtstraßen Hamburgs“ zu dem Ergebnis, dass ausgehend von den zugrunde gelegten Verkehrszahlen, der baulichen Situation und der vorhandenen Hintergrundbelastung, keine weitere Untersuchungserfordernis in Bezug auf Luftschadstoffe gegeben ist.

#### **Verkehrstechnische Stellungnahme**

Im Mai 2015 wurde eine verkehrstechnische Stellungnahme zur Bewertung der äußeren Erschließung erstellt.

#### **Baumwertermittlung**

Um den Ersatzbedarf im Plangebiet zu ermitteln, wurde im Juli 2014 auf Grundlage der Vorgaben bzw. der Handlungs- und Bewertungsanweisungen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt eine Bewertung der Pappelgruppe am Veritaskai vorgenommen, die bei Realisierung des Vorhabens nicht erhalten werden kann.

#### **Altlastenuntersuchung**

Im August 2013 wurde für das Plangebiet eine Altlastenuntersuchung durchgeführt.

### 3.4 Angaben zum Bestand

Das Plangebiet war Bestandteil des ehemaligen Güterbahnhofs Hamburg-Harburg, der sich als Kopfbahnhof in Nord-Süd-Ausrichtung ursprünglich auf den Flächen zwischen Westlichem und Östlichem Bahnhoftkanal befand. Zwischenzeitlich wurde dieser entwidmet, da er für den Bahnhofsbetrieb nicht mehr benötigt wurde. Die Gleisanlagen, Schuppen und Lagerhallen wurden vollständig zurückgebaut. Ein Bodenaustausch ist noch nicht erfolgt.

Etwa zehn Meter südlich der Straße Veritaskai befindet sich auf dem Grundstück eine Baumgruppe aus drei Pyramidenpappeln (*Populus nigra 'Italica'*). Im Übrigen handelt es sich um eine vollständig beräumte Brachfläche. Diese ist deutlich anthropogen überprägt. Mit Ausnahme weniger, ruderaler Pionierpflanzen stellt sich das Grundstück als ebene Sandfläche frei von Bebauung oder sonstigen versiegelten Flächen dar. Aufgrund des hohen Störungsgrades der Flächen sind mit Ausnahme der Pappelgruppe keine potenziellen Lebensräume für streng oder besonders geschützte Arten erkennbar.

Eine die Fläche querende oberirdische 110kV-Hochspannungsleitung wurde zwischenzeitlich verlegt und wird nun unterirdisch entlang der Straßen Schellerdamm und Veritaskai geführt. Innerhalb des Plangebiets verläuft sie innerhalb der Straßenverkehrsfläche Veritaskai parallel zur Straße Veritaskai.

#### Umgebung

Die westlich an das Vorhabengebiet angrenzende Theodor-Yorck-Straße befindet sich an das Plangebiet angrenzend gegenwärtig im Zustand einer Baustraße ohne Nebenflächen. Die vollständige Herstellung findet in Abhängigkeit mit dem Hochbaufortschritt statt und wird durch den Erschließungsvertrag zeitnah sichergestellt. Langfristig ist eine Widmung als öffentliche Straße vorgesehen.

Die Bebauung der benachbarten Flächen westlich der Theodor-Yorck-Straße ist nahezu abgeschlossen. Entlang der Straße Veritaskai befindet sich die Bebauung der sogenannten „Gesundheitsinsel“ mit einem Ärztehaus mit umfassenden fachärztlichen und therapeutischen Angeboten. Weiter südlich schließt mit dem sogenannten „Wohnen am Hafencampus“ Wohnbebauung an.

Die Flächen nördlich der Straße Veritaskai sind im Bebauungsplan Harburg 67/ Heimfeld 46 als Kerngebiet festgesetzt. Hier ist zukünftig eine Hotelnutzung mit wasserseitig öffentlich zugänglichen Bereichen vorgesehen.

Östlich grenzt eine Fläche an das Plangebiet an (Flurstück 5764), die im rechtskräftigen Bebauungsplan Harburg 59 als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage gesichert ist. Hier wird parallel zum Östlichen Bahnhofskanal eine etwa 18 m breite öffentliche Promenade entstehen.

Direkt südlich an das Plangebiet angrenzend ist im Bebauungsplan Harburg 59 eine öffentliche Grünfläche festgesetzt, die u.a. den Östlichen Bahnhofskanal mit dem Schellerdamm verbinden wird.

Auf der Ostseite des Östlichen Bahnhofskanal soll im sogenannten „Neuländer Quarree“ eine Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe und Hotel, ergänzt um einen Technologiepark etabliert werden (Bebauungsplan Harburg 62). Südlich befindet sich an der Hannoverschen Straße ein Störfallbetreiber, mit dem ein Städtebaulicher Vertrag besteht, der Regelungen zur Vereinbarkeit des Betriebs mit Nutzungen auf den benachbarten Flächen enthält. Weiter südlich grenzt ein Busbetriebshof der Hamburger Hochbahn an.

#### **4 Umweltbericht**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Harburg 70 wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür liegen vor:

- Es handelt sich um einen Bebauungsplan zur Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. der Innenentwicklung.
- Es wird insgesamt eine zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzt.
- Aufgrund der geplanten Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel ist nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Prüfung des Einzelfalls vorgenommen worden. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass von dem prüfpflichtigen Vorhaben (hier: großflächiger Einzelhandelsbetrieb) voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen und daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (vgl. Anlage 1 zu dieser Begründung).
- Erhaltungsziele und der Schutzzweck von Natura-2000-Gebieten (i.S.d. Bundesnaturschutzgesetzes) werden nicht beeinträchtigt.

Es wird daher von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe der umweltbezogenen Informationen im Rahmen der Beteiligung

der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 abgesehen.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung dieses Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten im Sinne des § 1 a Absatz 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

## **5 Planinhalt und Abwägung**

### **5.1 Vorhabenbeschreibung**

Seit Anfang der 1990er Jahre befindet sich der Harburger Binnenhafen in einem strukturellen Wandel. Grundlage für die Entwicklung ist der von der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vorgelegte Orientierungsrahmen. Ziel ist die Entwicklung eines „Mischgebiets neuen Typus“ mit attraktiven Wohnquartieren und hochwertigem Gewerbe.

Das Vorhaben soll im Teilentwicklungsbereich der sogenannten „Harburger Brücken“ westlich des Östlichen Bahnhofskanals realisiert werden und einen Beitrag zur Umsetzung der Entwicklungsziele im Harburger Binnenhafen leisten.

Das Plangebiet beinhaltet das Flurstück 5658. Dieses ist in ein nördliches sowie ein südliches Baufeld unterteilt. Auf dem nördlichen Baufeld soll ein Büro- und Geschäftshaus entstehen. Auf dem südlichen Baufeld soll ein Wohn- und Geschäftshaus entstehen. Beide Gebäudeteile sind durch eine gemeinsame Tiefgarage unterirdisch zu einem Gebäudekomplex verbunden.

Das Grundstück ist an der nördlich angrenzenden Straße Veritaskai belegen. Im Westen grenzt die Theodor-Yorck-Straße an. Für den Harburger Binnenhafen wurde im Rahmenkonzept Harburger Binnenhafen ein Konzept für öffentlich zugängliche Grünzüge und Durchwegungen entwickelt. So ist südlich des Vorhabens in Ost-West-Beziehung eine Grünverbindung vom Östlichen Bahnhofskanal bis an den Schellerdamm vorgesehen. Am Westufer des Östlichen Bahnhofskanals ist eine baumbestandene Promenade in Nord-Süd-Beziehung geplant, die das Plangebiet östlich begrenzt.

### **Büro- und Geschäftshaus**

Der nördliche Gebäudekörper (Büro- und Geschäftshaus) ist überwiegend viergeschossig geplant. Oberhalb des Erdgeschosses ist der Baukörper atriumartig um einen Dachgarten angeordnet. An der nordöstlichen Ecke, zur Brücke über den Östlichen Bahnhofskanal hin orientiert, ist als Hochpunkt ein sechsgeschossiger Gebäudeteil ausgebildet.

Im Erdgeschoss des nördlichen Gebäudekörpers soll ein Vollsortiments-Supermarkt sowie ergänzende kleine Ladeneinheiten eingerichtet werden. Mit der zunehmenden Entwicklung des Binnenhafens als Wohn- und Arbeitsstandort steigt auch die Nachfrage nach einer bedarfsgerechten Nahversorgung. Der Vollsortimenter wird errichtet, um die Versorgung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Umgebung mit einem umfassenden Produktsortiment des periodischen (täglichen) und am Rande auch mit Produkten des aperiodischen Bedarfs langfristig sicherzustellen.

Kleinere Ladeneinheiten für Einzelhändler, Gastronomie oder Dienstleister ergänzen das Angebot am Standort.

Zum Veritaskai hin soll ein Vorplatz entstehen, der z.B. auch durch Außengastronomie genutzt werden könnte.

Oberhalb des Erdgeschosses sind auf einer Bruttogeschossfläche (BGF) von etwa 7.250 m<sup>2</sup> Büronutzung vorgesehen. Der Dachgarten im Innern des Atriums dient als Aufenthaltsfläche für die Nutzer der Büroeinheiten.

## **Wohn- und Geschäftshaus**

Das Gebäude auf dem südlichen Grundstücksteil soll überwiegend der Wohnnutzung dienen. Hier sollen auf einer BGF von etwa 5.100 m<sup>2</sup> (gemäß § 20 Absatz 4 BauNVO ohne Balkone, Loggien und Terrassen) etwa 51 Eigentumswohnungen entstehen. Die Wohngeschosse sind als Atrium oberhalb des Erdgeschosses angeordnet. Nord- und Westseite des Gebäudes sind dabei viergeschossig, Ost- und Südseite fünfgeschossig mit einem Staffelgeschoss ausgebildet. Auf dem Erdgeschoss entsteht dadurch ein lärmgeschützter, etwa 800 m<sup>2</sup> großer Dachgarten, der als Spiel- und Freifläche genutzt werden soll.

An allen vier Gebäudeseiten befinden sich ebenerdig jeweils zwei Zugänge mit Erschließungskernen. Im Osten und Süden sind diese nur fußläufig erreichbar. Hier tragen sie zu einer Belebung der östlich angrenzenden Promenade bzw. der südlichen Wegeverbindung bei. Des Weiteren sind die Erschließungskerne zu den Wohnungen an die Garage bzw. die Tief-

garage angeschlossen, so dass für die Anwohnerschaft die Anfahrbarkeit ihrer Hauseingänge gewahrt ist.

Das Brandschutzkonzept sieht eine Aufstellfläche für die Feuerwehr an der Theodor-Yorck-Straße vor. Die Entfluchtung kann über eine Treppenanlage zum Dachgarten erfolgen.

Im Erdgeschoss des Wohn- und Geschäftshauses sollen zur Theodor-Yorck-Straße und zum Östlichen Bahnhoftkanal hin ausgerichtet kleinere Laden-, Dienstleistungs- oder Gastronomieeinheiten entstehen.

## **Anlieferung und ruhender Verkehr**

Für die Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet werden 50 Stellplätze im Erdgeschoss des Wohn- und Geschäftshauses in einer Garage untergebracht. Weiterhin entstehen 22 Stellplätze ebenerdig zwischen Wohn- und Geschäftshaus und Büro- und Geschäftshaus. Die Zufahrt zur Garage und zu den ebenerdigen Stellplätzen befindet sich an der Theodor-Yorck-Straße.

Für die Wohnnutzungen und Büronutzungen entstehen ca. 60 Stellplätze in einer gemeinsamen Tiefgarage, die sich unter beide Gebäude erstreckt.

Von der Theodor-Yorck-Straße aus ist auch die Zufahrt zu der Anlieferzone des Vollsortiments vorgesehen, die aus Lärmschutzgründen baulich eingehaust ist. Sie ist südlich an das Büro- und Geschäftshaus angegliedert.

## **5.2 Kerngebiet**

### **5.2.1 Art der baulichen Nutzung**

Der Harburger Binnenhafen ist von einer heterogenen Nutzungsstruktur geprägt. Städtebauliches Ziel für den gesamten zentralen Binnenhafenbereich ist es, verfügbar gewordene Flächen einer Kerngebietsnutzung zuzuführen, die der hochwertigen Lage des Standorts in unmittelbarer Nähe zur Harburger Innenstadt mit hohen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten entspricht. Dieses Ziel wurde zwischenzeitlich bereits in vielen Teilbereichen mit der Errichtung hochwertiger Geschäfts- aber auch Wohngebäude nachvollzogen. Auch das Vorhaben- gebiet wurde bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Harburg 59 als Kerngebiet festge-

setzt. Dieses Planungsziel hat weiterhin Bestand, so dass die Nutzungsart in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 70 überführt wird.

Das Grundstück wird als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Die Nutzungsart Kerngebiet entspricht der zentralen Lage des Vorhabengebiets im Harburger Binnenhafen und fügt sich in die Struktur der Umgebung mit zahlreichen Büros und Gewerbetriebe, aber auch Wohnnutzungen, ein. Der Anteil der Wohnnutzung ist mit ca. 29% an der Bruttogeschossfläche des gesamten Vorhabens dem Anteil für gewerbliche Nutzungen untergeordnet und damit für ein Kerngebiet angemessen.

Mit einer derzeit geplanten Verkaufsfläche von etwa 1.140 m<sup>2</sup> überschreitet der geplante Einzelhandelsbetrieb als Lebensmittel-Vollsortimenter nach der Rechtsprechung zu § 11 Abs. 3 BauNVO den Grenzwert der Großflächigkeit. Als großflächiger Einzelhandel werden demnach alle Märkte betrachtet, die eine Verkaufsfläche von 800 m<sup>2</sup> überschreiten. Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind in Kerngebieten allgemein zulässig. Den Ansiedlungsregeln der „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ aus dem Mai 2014 folgend, werden für den Einzelhandelsstandort im Plangebiet dennoch Einschränkungen vorgenommen. Gemäß der Leitlinien wird die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten vorrangig innerhalb von Hamburgs Zentren vorgesehen. Es handelt sich hierbei um eine gesamtstädtische Rahmensetzung zum Schutz ausgewiesener Zentren vor Kaufkraft- bzw. Kundenstromverlusten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bevölkerungszahlen im Harburger Binnenhafen soll Einzelhandel mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten innerhalb des Plangebiets ausnahmsweise mit dem Ziel zugelassen werden, eine wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen (vgl. Ansiedlungsregel 4.1.2 der „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“). Die Verkaufsfläche solcher Einzelhandelsbetriebe ist i.d.R. auf 800 m<sup>2</sup> beschränkt. Diese Schwelle kann jedoch ausnahmsweise vor dem Hintergrund überschritten werden, dass Lebensmittel-Vollsortimenter i.d.R. mit einem höheren Flächenbedarf aufweisen, um die Versorgungsqualität sicherzustellen. Die Überschreitung der Flächenbeschränkung wurde im April 2014 durch eine Markt-, Standort- und Wirkungsanalyse gutachterlich geprüft, um die Tragfähigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs mit einer Verkaufsfläche von 1.200 m<sup>2</sup>, die Zielkonformität mit den „Leitlinien für den Einzelhandel – Ziele und Ansiedlungsgrundsätze der Freien und Hansestadt Hamburg 2014“ und dem „Einzelhandelsentwicklungskonzept für den Kernbereich des Bezirks Harburg 2012“ sowie insbesondere seine Verträglichkeit mit vorhandenen benachbarten Einzelhandelsstandorten sicherzustellen.



Das Gutachten setzt eine positive Einwohnerentwicklung im Harburger Binnenhafen mit einer Zunahme von heute etwa 300 Einwohnern auf 2.300 Einwohner im Jahr 2017 voraus. Hinzu kommt die Kaufkraft von etwa 6.000 Beschäftigten im Harburger Binnenhafen. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbarriere ist die Anbindung an das Harburger Zentrum deutlich eingeschränkt und wird das Quartier auch langfristig einen eigenständigen Charakter behalten. Eine auf diesen Annahmen basierende Kaufkraftstrom-Modellrechnung kommt zu dem Ergebnis, dass ein Verkaufsflächenrahmen im Sortiment des periodischen Bedarfs von etwa 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche tragfähig ist.

Durch das Vorhaben soll durch den Vollsortimenter eine Verkaufsfläche von etwa 1.140 m<sup>2</sup> geschaffen werden. Diese Dimensionierung des Vollsortimenters gewährleistet eine ausreichende Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Marktes. Der geplante Vollsortimenter kann als Betrieb der Nahversorgung in städtebaulich integrierter Lage einen notwendigen Beitrag zur wohnortnahen Grundversorgung der Bevölkerung leisten. Der Standort weist durch seine zentrale und gut erreichbare Lage innerhalb des Harburger Binnenhafens sowie bereits vorhandene Nutzungen im Umfeld („Gesundheitsinsel“, Gastronomie) gute Voraussetzungen als Nahversorgungsstandort auf. Den Zielen und Leitlinien zur Entwicklung und Ansiedlung von Einzelhandel wird entsprochen. Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass sich das Vorhaben nicht nachteilig auf die vorhandenen Zentren auswirkt und sich im Gegenteil positiv auf die weitere Entwicklung des Standorts Binnenhafen als Wohn- und Arbeitsquartier auswirken kann. Für umliegende zentrale Versorgungsbereiche – insbesondere das Bezirkszentrum Harburg – sind bei der geplanten Größenordnung des Einzelhandels keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Ergänzend zu dem Vollsortimenter sind ein Backshop sowie weitere kleinere Ladeneinheiten geplant. Hierzu sind in den Erdgeschossen des Büro- und Geschäftshauses (MK 1) und des Wohn- und Geschäftshauses (MK 2) kleinere Laden-, Dienstleistungs- oder Gastronomieeinheiten vorgesehen.

Um die Verträglichkeit mit vorhandenen zentralen Einzelhandelsstandorten und der näheren Umgebung zu sichern, werden Beschränkungen hinsichtlich der Größen der zulässigen Einzelhandelsbetriebe sowie der zulässigen Sortimente getroffen, vgl. § 2 Nr. 1 der Verordnung:

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 1“ sind nur solche Einzelhandelsbetriebe zulässig, die ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment aufweisen und deren Verkaufsfläche je Betrieb 1.200 m<sup>2</sup> nicht überschreitet. Sonstige Einzelhandelsbetriebe sind unzulässig. Nahversorgungsrelevante Sortimente sind:*

- *Nahrungs- und Genussmittel,*
- *Getränke,*
- *Drogeriewaren,*
- *Kosmetik, Parfümerie,*
- *Pharmazeutische Artikel (Apotheke),*
- *Schnittblumen,*
- *Zeitungen, Zeitschriften.“*

Mit der Begrenzung der maximalen Verkaufsfläche je Betrieb auf 1.200 m<sup>2</sup> im Teilgebiet „MK 1“ bei gleichzeitiger Beschränkung auf nahversorgungsrelevante Kernsortimente wird den Vorgaben des Einzelhandelsgutachtens entsprochen. Gleichzeitig wird die Errichtung des im Rahmen des Vorhabens geplanten Lebensmittel-Vollsortimenters ermöglicht. Ebenso bleiben ergänzend kleinere Läden (z.B. Bäcker, Drogerie) zulässig.

Im Teilgebiet „MK 2“ sind gemäß der Vorhabenplanung im Erdgeschoss weitere kleinere Laden-, Dienstleistungs- oder Gastronomieeinheiten vorgesehen. Die dafür in der Vorhabenplanung vorgesehene Geschossfläche liegt in Summe unterhalb von 800 m<sup>2</sup>. Da eine Begrenzung der Gesamtfläche für den Einzelhandel nicht möglich ist (Vermeidung Windhundprinzip), wird eine Begrenzung von 800m<sup>2</sup> je Betrieb festgesetzt, vgl. § 2 Nr. 2 der Verordnung:

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ sind nur solche Einzelhandelsbetriebe zulässig, die ein nahversorgungsrelevantes Kernsortiment aufweisen und deren Geschossfläche je Betrieb 800 m<sup>2</sup> nicht überschreitet. Sonstige Einzelhandelsbetriebe sind unzulässig.“*

Unter Berücksichtigung der festgesetzten maximalen Verkaufs- bzw. Geschossflächen für Einzelhandelsbetriebe, in Verbindung mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sowie der über den Durchführungsvertrag gesicherten Vorhaben- und Erschließungsplanung können in der Summe im Plangebiet nicht mehr als 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen entstehen. Damit kann den Vorgaben des Einzelhandelsgutachtens entsprochen und nachteilige Auswirkungen auf vorhandene Zentren vermieden werden.

Ergänzend wird festgesetzt, dass zentrenrelevante Randsortimente auf 10 v.H. der Geschossfläche angeboten werden können. Durch diese Festsetzung wird berücksichtigt, dass es marktüblich ist, dass Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortiment regelmäßig auch zentrenrelevante Randsortimente führen, um wirtschaftlich er-

folgreich zu sein. Mit Begrenzung auf maximal 10 v.H. der Geschossfläche wird sichergestellt, dass zentrenrelevante Sortimente nur in einer deutlich untergeordneten Größenordnung angeboten werden können vgl. § 2 Nr. 3 der Verordnung:

*„Innerhalb der Kerngebiete sind zentrenrelevante Randsortimente, soweit sie nicht den nahversorgungsrelevanten Sortimenten entsprechen, auf maximal 10 vom Hundert (v.H.) der Verkaufsfläche zulässig. Zentrenrelevante Sortimente sind:*

- *Medizinische und orthopädische Geräte (Sanitätswaren),*
- *Zoologischer Bedarf,*
- *Bücher,*
- *Papier- und Schreibwaren, Bürobedarf,*
- *Spielwaren,*
- *Künstler- und Bastelbedarf,*
- *Bekleidung aller Art,*
- *Schuhe, Lederwaren,*
- *Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten,*
- *Optik- und Fotoartikel,*
- *Uhren und Schmuck,*
- *Musikinstrumente und Musikalien,*
- *Babyausstattung,*
- *Hobby- und Freizeitbedarf,*
- *Sport- und Campingbedarf (ohne Campingmöbel, Wohnwagen, Boote),*
- *Anglerbedarf, Waffen und Jagdbedarf,*
- *Telekommunikationsartikel, Computer inkl. Zubehör und Software,*
- *Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik,*
- *Leuchten und Lampen,*
- *Elektrogroßgeräte (weiße Ware),*
- *Haushaltswaren, Hausrat,*
- *Raumausstattung, Einrichtungszubehör (auch Küche und Bad),*
- *Glas, Porzellan, Keramik,*
- *Kunstgewerbe, Briefmarken, Münzen,*
- *Heimtextilien, Gardinen, Bettwaren (ohne Matratzen),*
- *Fahrräder inkl. Zubehör.“*

Gemäß der Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen wird zur Belebung des Binnenhafens explizit eine Nutzungsmischung aus Gewerbe und Wohnen angestrebt. Aus diesem Grund soll Wohnnutzung an diesem Standort möglich sein. Der bisherige Ausschluss von

Wohnnutzungen für den Bereich des Plangebiets im Bebauungsplan Harburg 59 war aufgrund der Nähe zu den damals vorhandenen Industriegebietsausweisungen gemäß Baustufenplan Harburg und des angrenzenden Hafengebietes erfolgt, um mögliche Nutzungskonflikte durch schädliche Umwelteinwirkungen (Lärmimmissionen, Geruchsmissionen) der dortigen Betriebe auf das Plangebiet zu vermeiden. Zwischenzeitlich haben sich die Planungsziele für den Harburger Binnenhafen geändert. Mit der Aufstellung der Bebauungspläne Harburg 61/ Heimfeld 45 „Harburger Schloßstraße“, Harburg 62 „Neuländer Straße/ Hanoversche Straße“ und Harburg 67/ Heimfeld 46 „Schlossinsel“ sind nunmehr überwiegend gemischte Nutzungen aus Gewerbe (Büros, Hotel, Gastronomie) und Wohnen geplant bzw. bereits realisiert.

Kerngebiete dienen nach § 7 Absatz 1 BauNVO vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im vorliegenden Fall soll eine Bebauung mit einer gemischten Nutzung aus einem Büro- und Geschäftshaus sowie einem Wohn- und Geschäftshaus entstehen. Entsprechend der beabsichtigten Nutzung wird festgesetzt, dass in dem Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 1“ Wohnnutzungen ausgeschlossen sind. Gemäß § 7 Abs. 4 Nummer 1 BauGB wird festgesetzt, dass in dem Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ oberhalb des Erdgeschosses Wohnungen allgemein zulässig sind. In Hamburg wird ein Wohnanteil von maximal 35% für das gesamte Kerngebiet für vertretbar gehalten, ohne die Gebietsstruktur zu gefährden. Der Wohnanteil des vorliegenden Vorhabens beläuft sich auf 29%; der Anteil an gewerblicher Nutzung dominiert mit 71%, vgl. § 2 Nr. 4 der Verordnung:

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 1“ sind Wohnungen nach § 7 Absatz 2 Nummern 6 und 7 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551), unzulässig. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 werden ausgeschlossen. Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ sind oberhalb des Erdgeschosses Wohnungen allgemein zulässig.“*

Ein südöstlich jenseits des Östlichen Bahnhofskanals benachbarter Betrieb zur Distribution für Chemikalien ist durch die dort vorhandenen Mengen an gefährlichen Stoffen im Sinne der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) ein Betriebsbereich nach § 3 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die für eine Wohnnutzung vorgesehenen Hauptbaukörper im Plangebiet halten einen ausreichenden Abstand zu den störfallrelevanten Anlagen des Betriebes ein. Eine minimale Teilfläche im Südosten des Plangebiets befindet sich innerhalb der empfohlenen Abstandsflächen. Die Abstandsempfehlungen beziehen sich auf

den Menschen als zu schützendes Objekt. Bei den relevanten Sicherheitsabständen handelt es sich um den Abstand zu einem Chlorwäscher in 120 m Entfernung sowie zu einem weiteren Chemikalienlager mit einem einzuhaltenden Abstand von 80 m. Um Unfallfolgen bei Betriebsunfällen mit diesen gefährlichen Stoffen zu vermeiden, ist der dauerhafte Aufenthalt innerhalb der Abstandsflächen auszuschließen, vgl. § 2 Nr. 5 der Verordnung:

*„Innerhalb der mit „(a)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets sind Nebenanlagen nach § 9 Absatz 1 Nummer 4 BauGB wie Spiel-, Freizeit- und Erholungsflächen sowie die Flächen für Stellplätze und Garagen und ihren Einfahrten und Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone) unzulässig.“*

Vergnügungsstätten sind in Kerngebieten regelmäßig allgemein zulässig. Dazu gehören auch Spielhallen. Diese Nutzungen entsprechen nicht dem städtebaulichen Ziel eines hochwertigen Gewerbe- und Wohnstandorts. Daher werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Ausgeschlossen werden ebenso Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist. Für solche Nutzungen stehen Flächenpotentiale an anderer Stelle zur Verfügung. Ausgeschlossen werden außerdem Tankstellen im Zusammenhang mit Großgaragen oder Parkhäusern bzw. die ausnahmsweise zulässigen sonstigen Tankstellen. Auch diese entsprechen nicht der Lagegunst des Plangebiets im zentralen Bereich des Harburger Binnenhafens und würden zudem zu einer Zunahme an Zielverkehren führen, vgl. § 2 Nr. 6 der Verordnung:

*„In den Kerngebieten sind Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO werden ausgeschlossen.“*

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB handelt, werden gemäß § 12 Abs. 3a BauGB ausschließlich diejenigen Vorhaben im Bebauungsplan als zulässig festgesetzt, zu deren Realisierung sich der Vorhabenträger im Rahmen des abzuschließenden Durchführungsvertrags verpflichtet, vgl. § 2 Nr. 7 der Verordnung:

*„Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.“*

## 5.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), einer maximal zulässigen Geschossfläche (GF) in m<sup>2</sup> und durch eine maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) in Verbindung mit der zulässigen Zahl der Vollgeschosse begrenzt. Es orientiert sich an der bestehenden baulichen Situation und entspricht der innerstädtischen Lage. Es wird wie im bestehenden Bebauungsplan Harburg 59 eine GRZ von 0,8 festgesetzt.

Um ein ruhiges Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, wird für den ruhenden Kfz-Verkehr eine Tiefgarage errichtet. Hierfür wird eine ausgedehnte Tiefgarage erforderlich, die unterhalb der Bebauung angelegt werden soll. Da sich diese Flächen teils außerhalb der überbaubaren Flächen befinden, wird es erforderlich festzusetzen, dass Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind.

Die Neubebauung wird an zentraler Stelle im Harburger Binnenhafen errichtet. Dem urbanen Charakter des Standorts entsprechend, wird die Freiflächengestaltung überwiegend durch versiegelte Flächen (Vorplatz am Veritaskai, öffentliche Wegeverbindung entlang der südlichen Grundstücksgrenze, private Zuwege zu den Hauseingängen) aber auch durch Grünflächen mit Baum- und Strauchpflanzungen geprägt. Die hohe Flächenversiegelung führt zu einer Beeinträchtigung des Naturhaushalts durch Schädigung des Bodens in seinen Funktionen als Lebensgrundlage und -raum, eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung vor Ort und die Veränderung kleinklimatischer Bedingungen. Im Sinne einer Flächenkonversion, d.h. der Wiedernutzbarmachung von Flächen, lassen sich diese Belastungen für den Naturhaushalt jedoch an diesem zentralen, innerstädtischen Ort aus städtebaulicher Sicht insbesondere vor dem Hintergrund umfangreicher Kompensationsmaßnahmen rechtfertigen. So sind eine nahezu vollflächige Dachbegrünung und die Neuanpflanzung von Bäumen und Sträuchern mit entsprechenden Funktionen für den Naturhaushalt sowie für das Landschaftsbild vorgesehen. Zudem ist das Baugrundstück mit dem Östlichen Bahnhofskanal mit seiner Promenade, der östlich angrenzt, sowie einer südlich angrenzenden öffentlichen Parkanlage von Freiflächen umgeben, die sich aus soziologischer Sicht insbesondere positiv auf das Wohnumfeld und die Naherholung des verdichteten Raums auswirken aber auch natürliche Funktionen wie beispielsweise die Belüftung des Quartiers übernehmen.

In der Summe wird die zulässige GRZ von 0,8 durch Nebenanlagen und die Tiefgarage überschritten. Aus diesem Grund ist es erforderlich festzusetzen, dass die zulässige GRZ von 0,8 bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden darf, vgl. § 2 Nr. 8 der Verordnung:

*„In den Kerngebieten sind Tiefgaragen auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die festgesetzten Grundflächenzahlen dürfen für Anlagen nach § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummern 1 bis 3 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.“*

Anstelle einer Geschossflächenzahl (GFZ) werden bezogen auf die überbaubaren Grundstücksflächen absolute Geschossflächen (GF) als Höchstmaß festgesetzt. Diese beinhalten gemäß § 20 Absatz 4 BauNVO nicht die Flächen von Loggien, Terrassen und Balkonen. Die GFZ belaufe sich rein rechnerisch auf 2,7. Die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Absatz 1 BauNVO von 3,0 in Kerngebieten wird damit unterschritten.

Da oberhalb der festgesetzte Vollgeschosse auch Staffelgeschosse vorgesehen sind, müssen diese bei der Ermittlung der Geschossfläche mit berücksichtigt werden, vgl. § 2 Nr. 9 der Verordnung:

*"In den Kerngebieten sind bei der Berechnung der Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in Geschossen, die keine Vollgeschosse sind, einschließlich ihrer Umfassungswände und der zugehörigen Treppenträume mitzurechnen."*

Der neu zu errichtende Gebäudekomplex soll sich in seiner Kubatur der benachbarten Bebauung der „Gesundheitsinsel“ anpassen und mit den weiteren vorhandenen Gebäuden im weiteren Entwicklungsbereich ein harmonisches Gesamtbild erzeugen. An der Brücke über den Östlichen Bahnhofskanal bildet das Gebäude einen Hochpunkt aus, der gestalterisch die Eingangssituation von Osten in den Harburger Binnenhafen hervorhebt.

Die Kubatur des Gebäudes wird durch die Festsetzung der Geschossfläche als absolutes Maß, der Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß sowie der Gebäudehöhe gesichert. Die Geschossfläche für das nördliche Büro- und Geschäftsgebäude wird gerundet mit 10.000 m<sup>2</sup> festgesetzt. Die natürliche Geländeoberfläche weist im Plangebiet eine Höhe von ca. 5 m über Normalnull auf. Das Gebäude wird viergeschossig mit einer Höhe von 21,5 m über Normalnull bzw. am Hochpunkt sechsgeschossig mit einer Höhe von 28,5 m über Normalnull ausgewiesen. Das flächig ausgebildete Erdgeschoss hat eine Gebäudehöhe von 11 m über Normalnull.

Das südliche Wohn- und Geschäftsgebäude wird an der Nord- und Westseite viergeschossig mit einer Gebäudehöhe von maximal 20,5 m über Normalnull ausgebildet. Die Ost- und Südseite erhält fünf Vollgeschosse mit maximal einem zulässigen Staffelgeschoss bei einer Gebäudehöhe von 26,5 m über Normalnull. Die Geschossfläche (ohne Loggien, Balkone, Ter-

rassen gemäß § 20 Absatz 4 BauNVO) darf 7.500 m<sup>2</sup> nicht überschreiten.

Die festgesetzten Gebäudehöhen dürfen durch technische Aufbauten um 3,00 m überschritten werden. Um die Gebäudegestaltung dennoch nicht zu beeinträchtigen, müssen diese Aufbauten gruppiert und verkleidet werden, vgl. § 2 Nr. 10 der Verordnung:

*„Die festgesetzten Gebäudehöhen dürfen durch Aufbauten für Nebenanlagen und Haustechnik um maximal 3 m überschritten werden. Die Aufbauten sind gruppiert anzuordnen und durch Verkleidungen gestalterisch zusammenzufassen. Freistehende Antennenanlagen sind nicht zulässig.“*

### **5.3 Verkehrsflächen, Gehrecht**

Die Kfz-Erschließung des Plangebiets (Anlieferung Einzelhandel, Zu- und Ausfahrt der Stellplätze sowie der Garage und der Tiefgarage) erfolgt über die Theodor-York-Straße, die auf Grundlage des geltenden Bauplanungsrechts i.V.m. § 125 BauGB im Zuge der hochbaulichen Arbeiten vollständig hergestellt wird. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke ist durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag gesichert. Langfristig ist eine Widmung als öffentliche Straße vorgesehen.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 70 wird die Straßenverkehrsfläche der Straße Veritaskai bestandsgemäß festgesetzt.

Eine verkehrstechnische Stellungnahme vom Mai 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Abwicklung der Mehrverkehre über den Knotenpunkt Theodor-York-Straße / Veritaskai vertraglich möglich ist. Dazu könnte eine Aufweitung zur Aufstellung von 1-2 Fahrzeugen zum Linkseinbiegen von Fahrzeugen aus der Straße Veritaskai in die Theodor-York-Straße eingerichtet werden. Eine solche Lösung besteht bereits am Schellerdamm.

Die vorhandenen bzw. geplanten Straßenverkehrsflächen sind für die Umsetzung der o.g. Maßnahmen ausreichend dimensioniert.

Offene Stellplätze sind nur innerhalb der hierfür festgesetzten Fläche zwischen den beiden Gebäudekörpern zulässig. Des Weiteren wird festgesetzt, dass Stellplätze in Garagengeschoßen und Tiefgaragen zulässig sind, vgl. § 2 Nr. 11 der Verordnung:

*„Stellplätze sind nur innerhalb der hierfür festgesetzten Flächen, in Garagengeschoßen oder in Tiefgaragen zulässig.“*



Das festgesetzte Gehrecht am nördlichen Rand der unmittelbar südlich angrenzenden öffentlichen Grünfläche dient der Sicherung einer öffentlich nutzbaren Wegeverbindung von der Promenade am Östlichen Bahnhofskanal in Richtung Schellerdamm, vgl. § 2 Nr. 12 der Verordnung:

*„Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnisse der Freien und Hansestadt zu verlangen, dass die bezeichnete private Wegfläche dem allgemeinen Fußgänger- und Fahrradverkehr zur Verfügung gestellt wird. Geringfügige Abweichungen vom festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden.“*

## **5.4 Gestalterische Festsetzungen**

Die Gestaltung der Neubebauung wird im Wesentlichen durch den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan geregelt. Ziel ist es, den Harburger Binnenhafen zu einem ansprechenden Wohn- und Arbeitsstandort mit weitestgehend einheitlichen baulichen Nutzungs- und Gestaltungsmerkmalen zu entwickeln. Das Plangebiet liegt in der Nähe zu übergeordneten Verkehrswegen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass an wichtigen Straßen- und Fußwegeverbindungen bevorzugt Großwerbetafeln (Werbeflächen mit einer Breite von mindestens 3,5 m und einer Höhe von mindestens 2,5 m) aufgestellt werden. Diese Art der Werbung steht nicht mit dem gestalterischen Anspruch an das neue hochwertige Kerngebiet im Einklang. Das Ziel, eine ansprechende Stadtgestalt (Architektur, Gestaltung des öffentlichen Raums, Begrünungselemente usw.) im Plangebiet zu realisieren, soll nicht durch dominante Werbeanlagen verdrängt bzw. beeinträchtigt werden. Zugleich soll dem Wunsch der ansässigen Gewerbetreibenden in einem gestalterisch vertretbaren Maß Eigenwerbung zu betreiben, Rechnung getragen werden. Indem das Aufstellen von Großwerbetafeln und anderen Werbeanlagen auf den Dächern der Gebäude ausgeschlossen wird, kann verhindert werden, dass die Kerngebiete im äußeren Erscheinungsbild von Werbeanlagen dominiert werden, vgl. § 2 Nr. 13 der Verordnung:

*„Großwerbetafeln sowie Werbeanlagen oberhalb der Dachkante sind unzulässig.“*

## **5.5 Technischer Umweltschutz und Klimaschutz**

### **5.5.1 Altlasten, Bodengase**

#### **Altlasten**

Durch die Vornutzung des Plangebiets als Güterbahnhof resultiert ein grundsätzlicher Verdacht auf Bodenverunreinigungen. Das Plangebiet wird daher gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3

BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, im Bebauungsplan gekennzeichnet (s. Kap 5.8).

In einer Altlastenuntersuchung aus dem Jahr 2013 wurden durch Rastersondierungen insgesamt 59 Rammkernsondierungen für das gesamte Plangebiet durchgeführt und bewertet. Die Altlastverdachtsfläche innerhalb des Plangebiets, die sich über das südöstlichen Plangebiet und ein Teilgebiet der östlich angrenzenden Promenade erstreckt, wurde dabei gesondert betrachtet. Es wurden acht Mischprobenbereiche der Tiefenabschnitte 0-1 m sowie 1-2 m analysiert.

Im Ergebnis wurden bei Mischproben der Altlastverdachtsfläche für den höher liegenden Horizont (0-1 m) erhöhte Konzentrationen an Blei, Kupfer, Zink sowie polychlorierten Biphenylen (PCB) und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) ermittelt. Die betreffenden Bodenschichten müssen abgetragen und dürfen nur auf hierfür zugelassenen Depo-nien entsorgt werden. Der darunter liegende Horizont (1-2 m) weist noch PCB- und PAK-Gehalte einer Konzentration auf, die unter besonderen technischen Sicherungsmaßnahmen in hydraulisch günstigen Bereichen verwertet werden können. Die Mischproben des übrigen Plangebiets weisen flächendeckend im Horizont 0-1 m ebenfalls Verunreinigungen durch PAK in einer erhöhten Konzentration auf. Im südwestlichen Randbereich des Plangebiets zeigt die Mischprobe des tieferen Horizonts (1-2 m) zudem erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenstoffen (MKW); in den übrigen tieferen Bodenschichten unterhalb 1 m sind innerhalb des Plangebiets keine überhöhten Schadstoffgehalte ermittelt worden. Im Ergebnis sind weite Bereiche des Plangebiets im oberen Meter mit Schadstoffen belastet, die tlw. die LAGA-Zuordnungswerte Z2 sowie die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) überschreiten und eine Abtragung des Oberbodens erforderlich machen. Für die hochbaulichen Arbeiten ist auf großen Teilen des Plangebiets eine Aushubtiefe von 3,5 m vorgesehen. Die Erdarbeiten sind von einem Sachverständigen zu begleiten. Ggf. sind weitere Bodenanalysen durchzuführen. Bei Bauvorhaben ist mit Entsorgungsmehrkosten durch belastetes Bodenmaterial zu rechnen, ebenso für die Entsorgung bzw. für die Aufbereitung kontaminierten Wassers, welches im Rahmen von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallen kann.

Bei Abtrag einer ausreichenden Mächtigkeit belasteten Untergrunds und Auftrag unbelasteten Oberbodens sind nach derzeitigem Erkenntnisstand offene Vegetationsschichten möglich, die im Einzelnen ebenfalls mit der genehmigenden Behörde im Rahmen der Baugenehmigung abzustimmen sind. Nach Entsorgung des belasteten Bodens und Flächenherrich-

tung ist auf Antrag des Grundeigentümers eine Entlassung des Plangebiets aus dem Altlastenhinweiskataster möglich.

Bei dem Bauvorhaben ist mit Entsorgungsmehrkosten durch belastetes Bodenmaterial zu rechnen.

### **Bodengase**

Der Untergrund im Plangebiet weist im nördlichen Bereich organische Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde, Torf) in Mächtigkeiten > 2 m auf. In diesen Schichten kann die Bildung von Gasen (Methan und Kohlendioxid) nicht ausgeschlossen werden, die in die oberflächennahen Bodenschichten aufsteigen und sich insbesondere unter Gebäuden und versiegelten Flächen anreichern und in Gebäude eindringen könnten. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens sind etwaige bauliche Sicherungsmaßnahmen (u.U. Kiesfilterschicht, gasdichte Leitungsdurchführungen, keine gefangenen Räume unterhalb der Sohle) mit der genehmigenden Behörde abzustimmen. Auf bauliche Sicherungsmaßnahmen kann verzichtet werden, wenn durch Bodenluftmessungen nachgewiesen wird, dass im Boden keine Gasbildung stattfindet (kein Methan, < 5 Vol.-% Kohlendioxid) oder die Weichschichtenmächtigkeit kleiner als 2 Meter beträgt.

### **5.5.2 Lärmschutz**

Das Plangebiet liegt in einem durch Lärmimmissionen bereits stark vorbelasteten Siedlungsbereich. Östlich und südlich des Plangebiets verlaufen parallel zur Hannoverschen Straße bzw. zur Buxtehuder Straße Bahntrassen mit Personen- und Güterschienenverkehr. Bei der Hannoverschen Straße und insbesondere der Buxtehuder Straße (B 73) handelt es sich um vielbefahrene Hauptverkehrsstraßen. Auch die östlich zum Plangebiet befindliche Harburger Umgehung (A 253/ B 4) wirkt mit Lärmemissionen auf das Plangebiet ein. Weiterhin müssen die gewerblichen Lärmimmissionen umliegender Gewerbegebiete berücksichtigt werden.

Zur Beurteilung der lärmtechnischen Situation wurde eine umfassende schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Ziel war es, zu untersuchen, mit welchen Maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus schalltechnischer Sicht sichergestellt werden können. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass zwar eine erhebliche Vorbelastung festzustellen ist, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet jedoch durch passive (bauliche oder konstruktive) Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden können. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Folgenden erläutert.

### **Verkehrslärm**

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm erfolgte gemäß den Vorgaben des „Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung 2010“ in Anlehnung an die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Demnach belaufen sich die Immissionsgrenzwerte in Kerngebieten auf 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ist nach geltender Rechtsauffassung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht.

Die für die Straßen des Untersuchungsgebiets maßgeblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen wurden entsprechend der anzuwendenden rechtlichen Grundlagen („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990“ (RLS-90) i.V.m. „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991“ des Bundesministeriums für Verkehr, bau- und Wohnungswesen) beurteilt und berücksichtigt.

Grundlage der Verkehrslärmprognose ist die bestehende Verkehrssituation. Eine plangenehmigte Lärmschutzwand zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms an der Straße Karnapp wurde bereits berücksichtigt.

Zur Beurteilung der Immissionen der östlich verlaufenden Schienenwege wurden Prognosedaten des DB Umweltzentrums bzw. von der S-Bahn-Hamburg GmbH für das Jahr 2025 zu Grunde gelegt. Die Berechnung erfolgte nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) in Verbindung mit der Anlage 2 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03“. In Würdigung der anstehenden Gesetzesänderung wurde in der schalltechnischen Berechnung im September 2014 der sogenannte „Schienenbonus“ im Sinne der Anlage 2 zur Verkehrslärmverordnung bereits nicht mehr angewendet. Die Berechnungsvorgaben der neuen Schall 03 vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) konnten noch keinen Eingang in die Berechnungen finden. Nach Einschätzung der zuständigen Dienststellen dürfte in diesem Fall - ohne Berücksichtigung des Schienenbonus, jedoch Anwendung der alten Berechnungsgrundlage - eine Neuberechnung zu geringeren Schienenverkehrslärmpegeln führen. Die Berechnung ohne Berücksichtigung der dritten Reflexion ist abwägungssicher, da die dritte Reflexion gegenüber der zweiten Reflexion hinsichtlich einer weiteren Pegelsteigerung in der vorliegenden Situation nicht relevant ins Gewicht fällt. Die dritte Reflexion würde lediglich im Anwendungsfall der 16. BImSchV interessant, wenn es um die genaue Festlegung geht, welche Betroffenen Erstattungen für Aufwendungen des passiven Schallschutzes erhalten müssen. Dies ist hier nicht Gegenstand der Betrachtung, für die erforderliche Planprognose ist die Betrachtung der zweiten Reflexion hinreichend präzise. Die Lärmprognose und die hierauf aufbauenden Festsetzungen haben vorsorgend einen konservativen Berechnungsansatz gewählt, um auf der sicheren Seite zu

liegen. Die Lärmbelastung wurde zugunsten der Betroffenen eher überschätzt als unterschätzt. Etwaige Mehraufwendungen für den Schallschutz werden in Bezug auf das Schutzziel (Gesundheit) in diesem Fall als hinnehmbar bewertet.

Durch den Straßen- und Schienenverkehr ergeben sich tags an den Fassaden im Einflussbereich des Veritaskai mit 71 dB(A) deutliche Überschreitungen der hier zur Beurteilung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Misch- und Kerngebiete; an der Fassade Veritaskai wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) überschritten. Nachts ergeben sich an nahezu allen Fassaden - mit Ausnahme einiger Teilbereiche in den Innenhöfen - Überschreitungen der hier zur Beurteilung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Misch- und Kerngebiete. Zudem wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung von mehr als 60 dB(A) in der Nacht fast an allen nach außen weisenden Fassaden der beiden Gebäude in den Obergeschossen überschritten. Auch die Anforderung gemäß „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“, zumindest an einer Gebäudeseite einen Pegel von 54 dB(A) in der Nacht einzuhalten, kann nicht flächendeckend eingehalten werden, sondern nur in innenliegenden Loggien im Innenhof des Wohn- und Geschäftshauses .

### **Gewerbelärm**

Gewerbliche Immissionen entstehen durch die Betriebe im Harburger Hafenbereich sowie einiger angrenzender Gewerbe- und Industriegebiete. Die Prognosen erfolgten anhand pauschaler flächenbezogener Schalleistungspegel für die Hafen- und Gewerbenutzung. Industrie- und Hafensflächen wurden mit einem Schalleistungspegel von 65 dB(A) tags und nachts, Gewerbeflächen mit einem Schalleistungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angenommen. In Aufstellung befindliche Bebauungspläne, die eine Umnutzung von Gewerbe- und Industrieflächen in Kern- und Mischgebietsnutzung vorsehen, sind unberücksichtigt geblieben. Insofern erfolgt die Abschätzung der gewerblichen Lärmimmissionen „zur sicheren Seite“.

Durch den Einfluss der benachbarten Gewerbe- und Industriegebiete sind an den geplanten Gebäuden am Tage keine Überschreitungen des Immissionsrichtwertes von 60 dB(A) der TA Lärm festzustellen. In der Nacht wird der Immissionsrichtwert von 45 dB(A) mit Pegeln von bis zu 56 dB(A) größtenteils überschritten, lediglich im Innenhof des Wohn- und Geschäftshauses kann der Immissionsrichtwert in den unteren Geschossen eingehalten werden.

### **Anlagenbedingte Geräuscheinwirkungen durch den Einzelhandel und den Tiefgaragenbetrieb**

Die Andienung des Einzelhandels erfolgt von der Theodor-Yorck-Straße aus und findet in einer eingehausten Anlieferungszone statt. In der schalltechnischen Untersuchung wurden branchenübliche Öffnungszeiten des Einzelhandelsmarktes von 7.00 bis 21.00 Uhr zu Grunde gelegt. Im Bereich des Parkplatzes wurde das Türenschielen der Pkw als Spitzenpegel in die Untersuchung eingestellt. Die Zufahrt zur Tiefgarage für die Wohn- und Büronutzungen befindet sich an der Theodor-Yorck-Straße. Die Rampe ist innerhalb des Gebäudes angeordnet, so dass ausschließlich die Toreinfahrt mit Gehwegüberfahrt im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt wurde.

Durch den geplanten Einzelhandel sowie die Tiefgarageneinfahrt sind an den geplanten Gebäuden im Plangebiet sowie am gegenüberliegenden Gebäude Beurteilungspegel von 58 dB(A) tags und 38 dB(A) nachts prognostiziert worden. In der Gesamtbelastung durch den geplanten Einzelhandel mit der Tiefgarageneinfahrt und die einwirkenden großflächigen Gewerbe- und Industriegebiete ergeben sich keine Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A). Der Einzelhandelsbetrieb und die Tiefgaragennutzung führen damit zu keinen schalltechnischen Konflikten.

### **Maßnahmen zum Schallschutz**

Die vorliegende Bauleitplanung betrifft einen Bereich, der durch einwirkenden Verkehrs- und Gewerbelärm bereits an der Grenze der Gesundheitsgefährdung vorbelastet ist. Eine Planung von schutzbedürftigen Nutzungen bedarf daher einer besonderen Abwägung. Die Planung ist erforderlich, da es das erklärte Planungsziel des Bezirks ist, weitere Flächen im Harburger Binnenhafen für Wohnungsbau zu aktivieren. Es besteht ein berechtigtes Interesse daran, auch in möglicherweise durch Immissionen vorbelasteten Bereichen neuen Wohnraum zu schaffen, um der bestehenden Nachfrage zu entsprechen und die Entwicklung des Binnenhafens als gemischt genutztes Quartier fortzuführen. Zudem hat die Lärmtechnische Untersuchung ergeben, dass durch bauliche Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Aufgrund der von außen einwirkenden Lärmimmissionen sind für das geplante Wohn- und Geschäftshaus Schlafräume ausschließlich zu den nach innen weisenden Fassaden auszurichten. Zudem ist vor Schlafräumen ein zusätzlicher Lärmschutz in Form von innenliegenden Loggien o.ä. notwendig, um vor den Fenstern von Schlafräumen einen Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts einzuhalten. Zusätzlich gilt, dass in Schlafräumen bei teilgeöffneten Fenstern nachts ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten werden darf.

Das fünfte Vollgeschoss und das Staffelgeschoss sind L-förmig auf das Wohn- und Geschäftshaus aufgesetzt und schirmen den Innenhof der atriumartigen Bebauung vor gewerblichen Lärmimmissionen aus dem Südosten ab. Aufgrund der Lärmeinwirkungen auf diesen exponierten Teil des Gebäudes gelten hier besondere Anforderungen des Lärmschutzes. Oberhalb des vierten Vollgeschosses sind Schlafräume daher unzulässig. Der Wohnraum des fünften Vollgeschosses sowie des Staffelgeschosses wird in Maisonnette-Typologie mit dem vierten Vollgeschoss verbunden. Dadurch wird sichergestellt, dass Schlafräume der Wohnungen den Schallschutzmaßnahmen folgend im vierten Vollgeschoss angeordnet werden.

Vgl. § 2 Nr. 14 + 15 der Verordnung:

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. 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 teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“*

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ sind Schlafräume zu den lärmabgewandten, nach innen weisenden Gebäudeseiten zu orientieren. Oberhalb des vierten Vollgeschosses sind Schlafräume unzulässig. Wohn-Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Zudem ist durch bauliche Maßnahmen, wie z.B. innenliegende Loggien, sicherzustellen, dass vor den Fenstern von Schlafräumen ein Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts nicht überschritten wird.“*

Im nördlichen Büro- und Geschäftsgebäude und ebenso im südlich gelegenen Wohn- und Geschäftshaus sind die Aufenthaltsräume durch geeignete bauliche Maßnahmen für den Schallschutz, wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern und -türen, Schallschutzdämmung o.ä. konstruktiv und durch die Verwendung geeigneter Baustoffe zu schützen, vgl. § 2 Nr. 16 der Verordnung:

*„In den Kerngebieten muss für Aufenthaltsräume an den lärmzugewandten Gebäude-seiten ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden.“*

Für die das Wohn- und Geschäftshaus ist sicherzustellen, dass Außenwohnbereiche entweder den lärmabgewandten Gebäudeseiten zugeordnet sind oder durch bauliche Maßnahmen (z.B. verglaste Vorbauten etc.) sichergestellt wird, dass in dem Außenbereich ein Tagpegel von weniger als 65 dB(A) erreicht wird, vgl. § 2 Nummer 17 der Verordnung:

*„Im Kerngebiet mit der Bezeichnung „MK 2“ ist für einen Außenbereich einer Wohnung entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.“*

## **5.6 Oberflächenentwässerung, Hochwasserschutz**

Das Niederschlagswasser des Kerngebiets kann in das bereits vorhandene Regensiel DN 500 bis DN 700 in der Theodor-Yorck-Straße eingeleitet werden, das in die Vorflut Östlicher Bahnhoftkanal entwässert. Hierzu sind die bereits vorgelegten Anschlussleitungen zu nutzen. Weitergehende Einschränkungen sind aus sielhydraulischen Gründen nicht erforderlich.

Der gesamte Harburger Binnenhafen wird durch die Harburger Hafenschleuse vor Hochwasserereignissen geschützt. Die Hafenschleuse wird derzeit ertüchtigt. Weitere Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind daher nicht erforderlich.

## **5.7 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

### **5.7.1 Begrünungsmaßnahmen**

Mit der Begrünung von Dachflächen werden ökologisch wirksame Ersatzlebensräume für Tier- (insbesondere Insekten und Vögel) und Pflanzenarten geschaffen. Die Begrünung schafft Biotopstrukturen und trägt zur Vernetzung von Lebensräumen bei. Die Begrünung mindert den Aufheizeffekt von Dachflächen. Begrünte Dächer reduzieren die Reflektion sowie Windverwirbelungen und verbessern die Bindung von Luftstäuben. Durch diese Eigenschaften übernehmen sie klimatisch stabilisierende Eigenschaften für das nähere Umfeld.



Des Weiteren verzögert Dachbegrünung den Abfluss anfallender Niederschläge von Dächern. Die der Vorflut dienende Gewässer bzw. die Kanalisation werden dadurch entlastet. Das Erscheinungsbild einsehbarer Dachflächen wird zudem belebt. Eine Begrünung der Dachflächen wird daher wie folgt festgesetzt, vgl. § 2 Nr. 18 der Verordnung:

*„In den Kerngebieten sind nicht überbaute Dachflächen der Erdgeschosse mit einem mindestens 30 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und intensiv zu begrünen. Für Baumpflanzungen ist auf mindestens 12 m<sup>2</sup> Fläche ein mindestens 1 m starker durchwurzelbarer Substrataufbau als offene Vegetationsfläche herzustellen. Die Dachflächen der übrigen Geschosse sind mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen. Bei Ausfall der Begrünung ist gleichwertiger Ersatz zu schaffen. Ausnahmen von der Begrünung sind für Wege, Kinderspielflächen, Terrassen und technische Anlagen zulässig.“*

Die Festsetzung zur Begrünung eines Anteils von 20 Prozent der Grundstücksflächen mit Sträuchern und Bäumen dient der Gliederung des Landschafts- und Ortsbildes sowie der Bereicherung der Biotopstruktur innerhalb des Baugebiets. Aufgrund des aus städtebaulichen Gründen akzeptierten hohen Versiegelungsgrads innerhalb des Plangebiets können weitere Begrünungsmaßnahmen anteilig auf den Begrünungsanteil des Grundstücks angerechnet werden. Für das Bauvorhaben gilt dies für die vorgesehene extensive und intensive Dachbegrünung, da sich die Begrünungsmaßnahmen positiv auf die natürlichen Funktionen auswirken und insbesondere die intensive Dachbegrünung zu einer Belebung des Landschaftsbildes beiträgt. Vgl. § 2 Nr. 19 der Verordnung:

*„In den Kerngebieten sind mindestens 20 v.H. der Grundstücksfläche mit Bäumen und Sträuchern zu begrünen. Weitere Anpflanzungsfestsetzungen für die Kerngebiete sind auf diese Mindestanpflanzflächen anrechenbar.“*

Entsprechende Pflanzgrößen bei Jungbäumen für Anpflanzungen stellen bereits in kurzer Zeit die Entwicklung ökologisch und visuell wirksamer Freiraumstrukturen für eine attraktive Begrünung von Baugebieten sicher. Zudem treten bei Bäumen mit größerem Stammumfang geringere Beschädigungen durch Zerstörung auf, vgl. § 2 Nr. 20 der Verordnung:

*„Für Baumpflanzungen sind standortgerechte, einheimische Arten zu verwenden. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume von mindestens 14 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen.“*

Die Anpflanzung von Bäumen auf Stellplätzen schafft ökologisch wirksame Grünvolumen, das über Beschattung, Verdunstung sowie Staub- und Schadstoffbindung durch das Blattwerk zur Kompensation negativer Wirkungen versiegelter Verkehrsflächen beiträgt und eine Verbesserung des Lokalklimas bewirkt.

Die Festsetzung, nach jedem vierten Stellplatz einen Laubbaum zu pflanzen, stellt die weitgehend gleichmäßige Überdeckung der Anlage durch die Baumkronen sicher. Sie dient der gestalterischen Gliederung und Einbindung der Anlage und sichert die klimatische Ausgleichswirkung der Begrünung, vgl. § 2 Nr. 21 der Verordnung:

*„Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist nach jedem vierten Stellplatz ein großkroniger Baum zu pflanzen. Im Kronenbereich eines jeden anzupflanzenden Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> anzulegen.“*

Es wird sichergestellt, dass mögliche Einfriedungen zu dem südlich angrenzenden öffentlichen Gehweg begrünt werden, um ein einheitliches und gestalterisch wirksames Orts- und Landschaftsbild zu erzeugen, vgl. § 2 Nr. 22 der Verordnung:

*„Einfriedungen zu den mit Gehrechten belegten Flächen sind zu begrünen.“*

Fassadenbegrünungen dienen der Ergänzung und Anreicherung der Biotopstruktur und besitzen im Zusammenhang mit weiteren Begrünungsmaßnahmen Funktionen als Verbindungsbiotop insbesondere für Insekten. Sie wirken ausgleichend auf negative Auswirkungen baulicher Verdichtung und tragen zur Verbesserung des Lokalklimas bei, vgl. § 2 Nr. 23 der Verordnung:

*„Fensterlose Gebäudefassaden und Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 5 m beträgt sind mit Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen, je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden.“*

### **5.7.2 Belange von Natur und Landschaft**

Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt wird, gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB 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.

Das Plangebiet war bereits in der vorherigen Nutzung stark anthropogen überformt. Ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft ergibt sich daher nicht. Die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen dienen der Minderung der Auswirkungen der Bodenversiegelung und reduzieren somit die Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft, Klima, Pflanzen und Tiere. Artenschutzrechtliche Belange stehen der Umsetzung des Bebauungsplans nicht entgegen. Im Einzelnen ergeben sich für die Belange von Natur und Landschaft folgende Planfolgen:

### **Boden und Wasser**

Durch die Baukörper, Wege, Stellplätze und Zufahrten sowie die Unterbauung des Grundstücks mit einer Tiefgarage wird das Vorhabengebiet nahezu vollständig versiegelt. Durch die Festsetzung der Dach- und Tiefgaragenbegrünungen werden negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser durch die Planung jedoch gemindert.

Das anfallende Oberflächenwasser soll durch die festgesetzte Dachbegrünung zurückgehalten und entsprechend gedrosselt in die vorhandenen Siele eingeleitet werden.

Es muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass die Böden innerhalb des Vorhabengebiets mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Es findet ein großflächiger Aushub belasteter Böden statt. Bei der Versiegelung bzw. Abdeckung des Bodens handelt es sich um eine Vorkehrung zur Unterbindung des Gefährdungspfades durch Kontakt mit belasteten Boden bzw. Auswaschen von Schadstoffen durch Niederschlagswasser.

### **Klima und Luft**

Durch die vorgesehene Dach- und Tiefgaragenbegrünung wird der Anteil an sich aufheizenden Flächen reduziert und es können negative kleinklimatische Aspekte der Vollversiegelung gemindert werden.

### **Tiere und Pflanzen, Artenschutz**

Als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung des Areals muss eine Gruppe von drei Pappeln am Veritaskai gefällt werden. Die Bäume mit einem Stammdurchmesser von jeweils 1 m sowie einem Kronendurchmesser von jeweils ca. 10 m sind aufgrund ihres Dichtstands und ihrer Stellung zueinander als Baumgruppe zu bewerten. Die Höhe der Bäume beläuft sich auf bis zu 28 m. Sie wurden im rechtskräftigen Bebauungsplan Harburg 59 aufgrund ihrer besonders gebietsprägenden Erscheinung zum Erhalt festgesetzt. Bei Realisierung des

Vorhabens ist der Erhalt der Baumgruppe nicht möglich. Eine Fällung der Bäume wird beantragt. Im Rahmen der Realisierung des Vorhabens ist eine Ersatzpflanzung bzw. alternativ eine Ersatzzahlung vorgesehen. Es wurde eine Wertberechnung für die Pappelgruppe auf Basis der Vorgaben bzw. der Handlungs- und Bewertungsanweisungen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt durchgeführt. Aus gutachterlicher Sicht handelt es sich um eine vergleichsweise kurzlebige (Pionier-) Baumart. Die Bäume weisen bereits Vorschädigungen (Rindenbrand/ Pilzerkrankung in der Spitze) auf, so dass die weitere Entwicklung der Bäume unklar wäre. Der Verlust der Bäume ist durch Ersatzpflanzungen oder alternativ Ersatzzahlungen auszugleichen.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist sicherzustellen, dass Planinhalte nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verstoßen. Es sind ggf. entsprechende Maßnahmen (z.B. Bauzeitenregelungen, Vergrämuungsmaßnahmen) zum Schutz von Arten durchzuführen.

Die Baumgruppe ist potenziell als Lebensraum für Vögel und als Fledermausquartier (Tagespersteck, Wochenstube, Balzquartier u.a.) geeignet. Um Schädigungen von Brutvögeln in der Baumgruppe bzw. starke Störungen mit nachfolgender Aufgabe der Brut zu vermeiden, ist die Fällung der Bäume außerhalb der Brutzeit vorzunehmen. Über eine Besatzkontrolle im Rahmen einer naturschutzfachlichen Baubegleitung muss vor der Rodung der Baumgruppe sichergestellt werden, dass sich keine Fledermäuse in möglichen Hohlräumen oder Höhlen der Bäume bzw. keine Brutvögel oder Nester von Brutvögeln in den Bäumen befinden.

Potentielle Fledermaushabitate werden durch entsprechende Fledermauskästen, die an der Fassade des Neubaus angebracht werden, ersetzt. Der Vorhabenträger verpflichtet sich hierzu vertraglich im Durchführungsvertrag.

Mit Ausnahme der Baumgruppe ist ausweislich der Vegetations- und Habitatstrukturen im Plangebiet (vgl. Kap. 3.4) nicht ersichtlich, dass das Plangebiet eine besondere Bedeutung als Habitat besonders oder streng geschützter Arten aufweist.

## **5.8 Kennzeichnungen**

Für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs besteht ein Altlastenverdacht (siehe Kap. 5.5.1). Die Flächen werden im Altlasthinweiskataster geführt. Die Flächen des Kerngebiets werden daher als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.

Im Baugebiet kann aufgrund des vorhandenen Untergrundes die Bildung von Gasen (Methan und Kohlendioxid) nicht ausgeschlossen werden (siehe Kap. 5.5.1). Die Flächen des Kerngebiets werden daher als „Flächen, deren Böden erheblich mit Bodengasen belastet sind“, gekennzeichnet.

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Straße Veritaskai verlaufen unterirdisch elektrischen Leitungen. Die Trasse dieser Leitungen wird als „Vorhandene unterirdische Leitungen für Elektrizität“ gekennzeichnet.

## **6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Durchführungsvertrag, Bodenordnung**

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem die Nutzungen, die Gestaltung, die Freiflächenplanung und verbindliche Realisierungsfristen vereinbart werden.

Bodenordnerische Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## **7 Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen**

Für das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

## **8 Flächen-und Kostenangaben**

### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt etwa 7.040 m<sup>2</sup>. Davon werden etwa 480 m<sup>2</sup> als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Etwa 6.560 m<sup>2</sup> werden als Kerngebiet ausgewiesen.

### **8.2 Kostenangaben**

Durch die Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.