

**Begründung**

**zum Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5**

Vom 19.02.2007

**Archiv**

Nr. 24597

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
1. Grundlage und Verfahrensablauf .....	1
2. Anlass und Ziel der Planung.....	1
3. Planerische Rahmenbedingungen .....	1
3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände.....	1
3.1.1 Flächennutzungsplan .....	1
3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten und Biotopschutzprogramm.....	2
3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände .....	2
3.2.1 Bebauungspläne .....	2
3.2.2 Denkmalschutz.....	2
3.2.3 Baumschutz .....	2
3.2.4 Hafenplanungsverordnung.....	3
3.2.5 Hafenentwicklungsgesetz.....	3
3.2.6 Sturmflutschutz.....	3
3.2.7 Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden .....	3
3.2.8 Kampfmittelverdacht.....	3
3.2.9 Planfeststellungsbeschluss U-Bahn-Linie U4 .....	4
3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände .....	4
3.3.1 Stadtentwicklungskonzept.....	4
3.3.2 Masterplan .....	4
3.3.3 Wettbewerbs- und Workshopverfahren.....	5
3.3.4 Gutachten .....	5
3.3.5 Angrenzende Bebauungspläne .....	6
3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand .....	6
3.4.1 Lage und Größe des Plangebiets .....	6
3.4.2 Raumtypologie und Relief .....	6
3.4.3 Historischer Abriss .....	7
3.4.4 Gebäude- und Nutzungsbestand .....	8
4. Umweltbericht.....	9
4.1 Vorbemerkungen .....	9
4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen.....	10
4.2.1 Schutzgut Luft .....	10
4.2.2 Schutzgut Klima .....	15
4.2.3 Schutzgut Wasser .....	16
4.2.4 Schutzgut Boden .....	17
4.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt .....	19
4.2.6 Schutzgut Landschaft / Stadtbild.....	20
4.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter .....	21
4.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	22
4.3 Überwachung (Monitoring) .....	22
4.4 Zusammenfassung des Umweltberichtes.....	22
5. Planinhalt und Abwägung.....	24
5.1 Kerngebiet.....	26
5.1.1 Eckbereich Am Sandtorkai / Am Sandtorpark.....	27
5.1.2 Baufeld Am Sandtorkai (SPV 10).....	28
5.1.3 Baufeld Am Sandtorkai / Osakaallee (SPV 9).....	28
5.1.4 Altes Hafentamt (SPV 12).....	29
5.1.5 Baufeld südwestlich der Überseeallee (SPV 14) .....	30
5.1.6 Baufeld südöstlich der Überseeallee (SPV 16).....	31
5.1.7 Baufelder zwischen San-Francisco-Str. und New-Orleans-Str. (SPV 17 bis SPV 20) ....	31
5.1.8 Baufeld an der Elbe (SPV 15) .....	32
5.1.9 Science Center (SPV 13) .....	33
5.1.10 Kreuzfahrtterminal mit Hotel (SPV 21) .....	33
5.2 Mischgebiet.....	34
5.2.1 Baufeld zwischen Am Sandtorpark und Singapurstraße .....	35

5.2.2	Baufeld an der Singapurstraße (SPV 7 und 8).....	36
5.2.3	Baufeld an der Osakaallee (SPV 6) .....	36
5.2.4	Baufeld nördlich Überseeallee / Am Sandtorpark (SPV 1- 4) .....	36
5.2.5	Eckgebäude nördlich Überseeallee / Osakaallee (SPV 5/11).....	37
5.3	Sondergebiet.....	38
5.4	Gestalterische Festsetzungen .....	39
5.5	Energieversorgung .....	42
5.6	Verkehr .....	43
5.6.1	Straßenverkehrsfläche / Rettungswege .....	43
5.6.2	Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung.....	45
5.6.3	Stellplätze .....	45
5.6.4	ÖPNV .....	46
5.6.5	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht .....	47
5.6.6	Unterirdische Bahnanlage .....	48
5.7	Plätze und Freiflächen, Promenade am Magdeburger Hafen .....	48
5.8	Immissionsschutz .....	48
5.8.1	Lärm .....	48
5.8.2	Luftschadstoffe .....	52
5.9	Hochwasserschutz.....	52
5.10	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	54
5.10.1	Baumschutz .....	54
5.10.2	Begrünungsmaßnahmen.....	54
5.11	Altlasten/Bodenbelastungen .....	55
5.12	Denkmalschutz .....	56
5.13	Wasserflächen .....	56
6.	Maßnahmen zur Verwirklichung .....	56
7.	Aufhebung bestehender Bebauungspläne .....	57
8.	Flächen- und Kostenangaben .....	57
8.1	Flächenangaben .....	57
8.2	Kostenangaben.....	57

#### Anlage: Karte der Baufelder (SPV)

Im Folgenden werden die einzelnen Baufelder oder Baufeldgruppen als SPV benannt. Diese Abkürzung steht für Special Purpose Vehicle und bezeichnet im Masterplan Überseequartier die einzelnen Investitionseinheiten. Die dieser Begründung anliegende Karte zeigt die Lage der Baufelder.

## **Begründung**

### **zum Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5**

#### **1. Grundlage und Verfahrensablauf**

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, naturschutz- und Klimaschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 3 / 05 vom 29. Dezember 2005 (Amtl. Anz. 2006 S. 181) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 22. Dezember 2005 und 7. November 2006 (Amtl. Anz. 2006 S. 2, 2670) stattgefunden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Die Änderungen konnte daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden. Eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB hat stattgefunden.

#### **2. Anlass und Ziel der Planung**

Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Überseequartiers schaffen.

Das künftige Zentrum der HafenCity wird das Quartier um den Magdeburger Hafen sein. Das ehemalige Hafenbecken soll zum repräsentativen Wasserplatz für die HafenCity werden.

Mit dem Überseequartier wird der westliche Teil des Zentrums realisiert. Geplant sind ca. 275.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für ein gemischtes Quartier mit Geschäftshäusern, Läden, Gastronomie, Büros, dem Kreuzfahrtterminal in Verbindung mit einem Hotel, dem Science-Center mit Aquarium und ca. 400 Wohnungen.

Bis voraussichtlich 2011 wird ein urbanes, vielfältiges Innenstadtquartier entstehen, attraktiv für Bewohner, Arbeitende und Besucher, mit einer neuen U-Bahnlinie, die die HafenCity mit der übrigen Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden wird.

Das Realisierungskonzept der Investorengruppe orientiert sich an den vom Senat am 20.01.2004 beschlossenen städtebaulichen Leitlinien und bildet die Grundlage des Bebauungsplanverfahrens Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5.

#### **3. Planerische Rahmenbedingungen**

##### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

###### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner einundvierzigsten Ände-

rung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gemischte Bauflächen und entlang des Magdeburger Hafens gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, dar. Die Straße Am Sandtorkai, die neue Straße Am Sandtorpark zur Erschließung des Überseequartiers und die Überseeallee sind als sonstige Hauptverkehrsstraßen hervorgehoben. Im Süden des Plangebietes am Chikagokai ist das Symbol „Kreuzfahrtterminal“ dargestellt.

### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten und Biotopschutzprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner vierzigsten Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm das Milieu „verdichteter Stadtraum“ und die milieuübergreifenden Funktionen „grüne Wegeverbindung“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dar. Die Straßen Am Sandtorkai, Am Sandtorpark und die Überseeallee sind als „sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Die siebenundvierzigste Änderung des Landschaftsprogramms stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans zusätzlich die milieuübergreifende Funktion „1. Grüner Ring“ dar.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans den Biotopentwicklungsraum „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a) dar. Die Straßen Am Sandtorkai, Am Sandtorpark und die Überseeallee sind als „Hauptverkehrsstraßen“ (14e) dargestellt.

## **3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände**

### **3.2.1 Bebauungspläne**

Für das Plangebiet sind nach der Entlassung aus dem Hafengebiet und Aufhebung des Hafenstatus keine Bebauungspläne vorhanden.

### **3.2.2 Denkmalschutz**

Im Plangebiet befindet sich an der Osakaallee (Flurstück 1932 der Gemarkung Altstadt-Süd) das 1885 / 86 errichtete, denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude der „II. Section der Baudeputation“, das zuletzt von Hamburg Port Authority (HPA, ehem. Strom- und Hafenausbau) genutzt wurde. Es ist gemäß § 6 Denkmalschutzgesetz vom 3. Dezember 1973 (HmbGVBl. S. 466), zuletzt geändert am 27. November 2007 (HmbGVBl. S. 410), am 21. Dezember 2000 (Amtl. Anz. 2001 S. 25) unter der Nummer 1272 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen.

### **3.2.3 Baumschutz**

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts I-791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

### **3.2.4 Hafenplanungsverordnung**

Durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder vom 24. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 115) werden die nächtlichen Lärmemissionen der auf dem Südufer der Nordereibe gelegenen Hafenbetriebe auf eine flächenbezogene Obergrenze beschränkt. Die Hafenplanungsverordnung schreibt diesen Betrieben Lärmkontingente für maximal zulässige Emissionen zu, so dass am südlichen Rand der HafenCity nachts höchstens Lärmimmissionen von 53 dB (A) erreicht werden.

### **3.2.5 Hafentwicklungsgesetz**

Durch die „Zweite Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity“ vom 8. Juni 2004 (HmbGVBl. S. 253) wurde das Plangebiet aus dem Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes vom 25. Januar 1982 (HmbGVBl. S. 19), zuletzt geändert am 7. September 2007 (HmbGVBl. S. 282), entlassen.

Im Bereich der künftigen HafenCity liegt die wasserrechtliche Zuständigkeit weiterhin bei der Hamburg Port Authority - HPA -. Daher sind bei allen Maßnahmen im, am oder über dem Gewässer von der zuständigen Wasserbehörde entsprechende Genehmigungen einzuholen. Das Oberhafenamt bei der HPA ist zu beteiligen.

Bei einer Bebauung in Wassernähe sind Beeinträchtigungen des Radarsystems im Hamburger Hafen möglich. Um eine eventuelle Gefährdungssituation für den Schiffsverkehr auszuschließen, ist die HPA rechtzeitig in die Planungen einzubeziehen.

### **3.2.6 Sturmflutschutz**

Die am 1. Juli 2002 in Kraft getretene Verordnung zum Schutz vor Sturmfluten im Gebiet der HafenCity (Flutschutzverordnung-HafenCity) vom 18. Juni 2002 (HmbGVBl. S. 107) enthält auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans allgemein gültige Bestimmungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung dem Sturmflutschutz dienender Anlagen und Einrichtungen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen. Werden die Anforderungen der Verordnung eingehalten, sind Ausnahmen im Einzelfall vom an sich gemäß § 63b des Hamburgischen Wassergesetzes (HWaG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 14. Dezember 2007 (HmbGVBl. S. 501), bestehenden Verbot des Wohnens und Übernachtens auf den Landflächen, die zwischen Gewässerlinie und den öffentlichen Hochwasserschutzanlagen liegen, entbehrlich.

### **3.2.7 Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden**

Im Plangebiet befinden sich Altlastverdachtsflächen. Es handelt sich dabei um Spülfelder (siehe auch Ziffer 4.2.4). Weiterhin wurden wegen der industriellen/gewerblichen Vornutzung Schadstofferkundungen im Untergrund durchgeführt.

### **3.2.8 Kampfmittelverdacht**

Wie auf allen ehemaligen Trümmerflächen im Hamburger Hafen besteht für das Plangebiet ein genereller Bombenblindgängerverdacht. Vor Baubeginn sind in der Regel Sondierungen

durch geeignete Unternehmen notwendig, die in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des konkreten Bauvorhabens von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

### **3.2.9 Planfeststellungsbeschluss U-Bahn-Linie U4**

Für den Bau einer neuen U-Bahn-Linie U4 mit Ausfädelung aus der Haltestelle Jungfernstieg bis zur HafenCity mit den Haltestellen Überseequartier und Lohsepark liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 15. September 2006 (Amtl. Anz. S. 2281) nach § 28 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert am 7. September 2007 (BGBl. I. S. 2246, 2260), vor. Die Haltestelle Überseequartier befindet sich im Plangebiet.

## **3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände**

### **3.3.1 Stadtentwicklungskonzept**

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

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

### **3.3.2 Masterplan**

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

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

Das Strukturkonzept zum Masterplan HafenCity enthält für den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs Hamburg-Altstadt 39 / HafenCity 5 folgende Aussagen:

Die Entwicklung dieses Standortbereiches für Handels-, Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitnutzungen, in Synergie mit einem Kreuzfahrtterminal zu einem „Überseequartier“, bietet die

Möglichkeit, die attraktiven Eckpositionen des Magdeburger Hafens als Landmarke und Schlusspunkt der neuen Entwicklungslinie Jungfernstieg - Magdeburger Hafen attraktiv zu inszenieren. Der Magdeburger Hafen mit beidseitigen Promenaden am Wasser ist das Zentrum der HafenCity.

Städtebaulich ist eine Struktur zu entwickeln, die vielfältige Durchwegungen und Blickbeziehungen zur Elbe ermöglicht. Der östliche Abschnitt des Strandkais eignet sich für die Entwicklung eines Kreuzfahrtterminals mit ergänzenden Mantelnutzungen. Die vorhandenen Kaianlagen bieten sich als Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe an.

Die Nutzungen sind kerngebietstypisch in mindestens 6- bis 8-geschossiger, geschlossener Bebauung mit durchgehend erdgeschossiger Einzelhandelsnutzung angelegt. Die nordwestlichen Teile sind stärker durchmisch, auch mit Anteilen von Wohnungsbau.

Der Hochwasserschutz erfolgt überwiegend durch Aufhöhung des Geländes und den Anschluss an die beiden zentralen Rettungswege mit Feuerwehrezufahrten über Kibbelsteg und Oberbaumbrücke. Im Bereich von tiefliegenden Flächen sind zum Schutz vor Sturmfluten besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen.

### **3.3.3 Wettbewerbs- und Workshopverfahren**

Für den zentralen Stadtraum der HafenCity, die Flächen westlich und östlich des Magdeburger Hafens, wurde im Juli 2003 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb unter 35 eingeladenen Planungsteams entschieden. Auf Grundlage des Siegerentwurfs wurden städtebauliche Leitlinien als Vorgabe für die städtebauliche Entwicklung und das Investorenauswahlverfahren für das Überseequartier erstellt und am 8. Januar 2004 vom Senat beschlossen (Drucksache 2004/0031). Diese städtebaulichen Leitlinien bildeten die planerische Grundlage für die von Anfang 2004 bis September 2005 durchgeführte zweite Stufe des internationalen Investorenauswahlverfahrens.

Das von den für die Realisierung des Überseequartiers ausgewählten Investoren vorgelegte städtebauliche Konzept wurde im Rahmen eines Workshopverfahrens im Dezember 2005 weiterentwickelt. Die Ergebnisse sind in einem Masterplan zusammengefasst, der die städtebauliche Grundlage des Bebauungsplans bildet.

Die einzelnen Baufelder und Gebäude wurden in seit April 2006 durchgeführten hochbaulichen Realisierungswettbewerben bzw. in Workshopverfahren konkretisiert.

Zur Gestaltung der Außenbereiche des Überseequartiers einschließlich der Promenaden an Magdeburger Hafen und Norderelbe ist im Oktober 2006 ein freiraumplanerischer Wettbewerb entschieden worden.

### **3.3.4 Gutachten**

Zur Situation des Einzelhandels in Hamburg wurde in 2002 das Einzelhandelsgutachten HafenCity erstellt. Darauf aufbauend wurde in 2005 eine Einzelhandelsstudie / Wirkungsanalyse zu den geplanten Einzelhandelsflächen im Überseequartier vorgelegt. Weitere zum Bebauungsplanverfahren durchgeführte Gutachten sind unter Ziffer 4.1. aufgeführt.

### 3.3.5 Angrenzende Bebauungspläne

Das Plangebiet grenzt östlich unmittelbar an die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1 vom 3. November 2004 (HmbGVBl. S. 397) und Hamburg-Altstadt 35 / HafenCity 3 (im Verfahren). Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 34 / HafenCity 2 (im Verfahren) grenzt im nördlichen Abschnitt der Osakaallee im Osten an das Plangebiet. Südöstlich grenzt der Bebauungsplan Klostertor 12 / Hamburg-Altstadt 40 / HafenCity 6 (im Verfahren) an das Plangebiet. Die Flächen der nördlich an das Plangebiet grenzenden Speicherstadt und die östlich des Magdeburger Hafens angrenzenden Flächen befinden sich im Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes.

### 3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand

#### 3.4.1 Lage und Größe des Plangebiets

Das Plangebiet wird im Norden von der Hauptverkehrsstraße Am Sandtorkai, im Osten vom Magdeburger Hafen, im Süden von der Norderelbe und im Westen mit Ausnahme des Kreuzfahrtterminals und der angrenzenden Kaizone vom Straßenzug Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße begrenzt.

Die Größe des Plangebiets beträgt 14,11 Hektar.

#### 3.4.2 Raumtypologie und Relief

Das Plangebiet ist Teil des Grasbrooks, einer über zungenartig eingeschnittenen Wasserflächen durch Sandtor- und Grasbrookhafen gegliederten Insel im Urstromtal der Elbe. Das ehemalige Marschgebiet des Grasbrooks ist zum Schutz gegen Hochwasser überwiegend zwischen 1850 und 1910 mit Baggergut aus der Elbe aufgeschüttet worden.

Der Grasbrook- und der Sandtorhafen westlich des Plangebiets sind zeitgleich mit dem Magdeburger Hafen, der die östliche Grenze des Plangebiets bildet, Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts durch Aushub des Grasbrooks entstanden. Die Hafenbecken sind durch Kaimauern eingefasst, die in Zuschnitt und Höhenlage den hafenwirtschaftlichen Ansprüchen der Industrialisierungsphase des 19. Jahrhunderts entsprachen. Im Rahmen von Gewerbeansiedlungen in den 1980er Jahren wurden Teile der Hafenbecken, insbesondere des Sandtorhafens, großflächig zugeschüttet.

Das Überseequartier befindet sich heute auf einer Höhe von ca. 4,5 bis 7,5 m über Normalnull (NN). Das Relief weist ein Gefälle von West (7,0 bis 7,5 m über NN) nach Ost (5,0 bis 6,5 m über NN) auf. Das alte Hafenamt befindet sich teilweise auf einer Höhe unter 4,5 m über NN. Das Überseequartier – mit Ausnahme des Bereichs um das alte Hafenamt, der tief liegenden Straße Am Sandtorkai einschließlich der Rampenbereiche sowie den Kaizonen an Magdeburger Hafen und Norderelbe – wird auf 7,5 m bzw. auf bis zu 8,1 m über NN aufgehöhht. Daneben gibt es lokale Erhöhungen wie bei den U-Bahnzugängen am sog. Amsterdamer Platz auf 8,3 m über NN.

Aufgrund von Fehlstellen in den Weichschichten, z.B. durch Pfahlgründungen, bestehen hydraulische Kontakte zwischen dem Stau- und Grundwasser.



Da der Hafenschlick unter den Verfüllungen des Sandtorhafens weitgehend bestehen geblieben ist, können Setzungen nicht ausgeschlossen werden. Eine exakte Ermittlung der Bodenverhältnisse ist vor den Baumaßnahmen erforderlich. Im ehemaligen Tidebereich der ersten Zuschüttung des Sandtorhafens von 1979 wurde eine Böschung aus Schüttsteinen hergestellt. Diese wurde nicht oder nur teilweise vor der zweiten Zuschüttung von 1989 entfernt.

Bauwerke müssen in der Regel tief gegründet werden. Bei allen Gründungsarbeiten ist davon auszugehen, dass Hindernisse in Form von Findlingen, Geröllen, Altholz, Pfählen, unbekanntesten Resten früherer Bebauung etc. zu erwarten sind. Gebäude müssen so konzipiert werden, dass sämtliche Bauwerkslasten – auch die aus dem Hochwasserschutz resultierenden Horizontallasten – die bestehende Kaimauer nicht belasten.

Aus Gründen des Hochwasserschutzes ist es notwendig, die Flächen in der HafenCity auf ein Niveau von mindestens 7,5 m über NN aufzuheben. Die Kaizonen an Magdeburger Hafen und Nordereibe werden auf dem heutigen Niveau belassen.

### **3.4.3 Historischer Abriss**

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

1532 wurde der nördliche Grasbrook in die befestigte Stadt einbezogen. Von 1616 bis 1628 erfolgte die Errichtung der neuen Verteidigungsanlagen zur deutlichen Stadterweiterung einschließlich des neuen Niederhafens. 22 Bastionen bildeten die Anlage, die mit Ericusspitze und -graben heute in Teilen noch erkennbar ist.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts siedelten sich auf den bis dahin unbebauten südlichen Flächen des Grasbrooks erste auf den Schiffsbau bezogene Industrien an. Die Flächen spielten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine zentrale Rolle in der Hafenentwicklung. Auf Basis eines Hafengeneralplans wurde ein Konzept von seeschifftiefen Kaianlagen an tideoffenen Hafenbecken entwickelt und zunächst mit dem Bau des Sandtorhafens mit dem Sandtorkai 1862 bis 1866 umgesetzt. Später folgten die Anlage von Grasbrook-, Magdeburger- und Baakenhafen. 1842/44 wurde das erste Gaswerk Hamburgs auf dem Grasbrook errichtet.

Im Zusammenhang mit weiteren Kaianlagen wurden die Flächen des Überseequartiers ab Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt und im Jahr 1888 offiziell zum Bestandteil des Hamburger Freihafens erklärt.

Als Folge des Eintritts Hamburgs in den Zollverbund wurde Ende des 19. Jahrhunderts die Speicherstadt im neugotischen Backsteinstil errichtet. Bereits 1878/79 wurde am Zusammenfluss von Brooktor- und Magdeburger Hafen der Kaispeicher B erbaut, das älteste zum Ensemble der Speicherstadt gehörende Gebäude.

Im Bereich des Überseequartiers befindet sich das alte Hafenamts, vormals Dalmannstraße 1 (jetzt Osakaallee), das in vier Abschnitten zwischen 1885 und 1905 erbaut wurde. Weitere wesentliche Neubauten erfolgten 1899/1910 am Magdeburger Hafen mit dem Ausfuhrschup-

pen und bis 1909 ein weiterer großer Schuppen sowie die Ergänzungsbauten der Kaiverwaltung, Dalmannstraße 3 und 11.

Die nächsten strukturellen Veränderungen resultierten erst aus den Zerstörungen von 1943 und den dadurch erforderlich gewordenen Wiederaufbau- und Sanierungsmaßnahmen. Die Brooktorschleuse und der östliche Teil des Sandtorhafens wurden 1979 verfüllt.

Der Funktionswandel der Hafenlogistik seit Ende der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts mit den neuen Erfordernissen für den Containerumschlag führte zu einer Verlagerung des Umschlaggeschäftes auf Flächen südlich der Nordereibe. Dadurch eröffnete sich Mitte der neunziger Jahre für Hamburg die Gelegenheit, die Flächen zwischen Kaiserhöft und Elbbrücken für städtische Nutzungen zurück zu gewinnen.

#### **3.4.4 Gebäude- und Nutzungsbestand**

Im nördlichen Bereich der Straße Am Sandtorkai (Flurstücke 1920 bis 1922) standen bis 2006 von der Kaffeelagerei (KLG) genutzte Betriebsgebäude. Die Firma wurde in den südlichen Hamburger Hafen in den Bereich Auf der Hohen Schaar / Kamp verlagert. Die Gebäude wurden 2006 abgerissen.

An der Kreuzung Am Sandtorkai / Osakaallee (Flurstück 1922) befand sich eine Außenstelle der Wasserschutzpolizei einschließlich Parkplatzflächen. Das Gebäude wurde im 1. Halbjahr 2006 abgerissen.

An der Tokiostraße (vormals Dalmannstraße, Flurstücke 1925, 1932 und 1934) und an der Osakaallee (vormals Brooktor 5, Flurstück 1319) befanden sich ehemals von Hamburg Port Authority genutzte Betriebsgebäude. Auch diese Gebäude wurden mit Ausnahme des unter Denkmalschutz stehenden Altbaus des alten Hafenamtes (vormals Dalmannstraße 1, Flurstück 1932) abgebrochen.

An der Osakaallee 11 (Flurstück 2057) befindet sich das ehemalige Gebäude einer Reederei, das inzwischen von der Freien und Hansestadt Hamburg, Sondervermögen Stadt und Hafen, angekauft wurde. Das Gebäude wird als Bürogebäude genutzt und soll bis auf weiteres erhalten bleiben. Langfristig ist der Abriss zu Gunsten einer durchgängigen, großzügigen Promenade am Magdeburger Hafen geplant.

Südlich der Straße Am Grasbrookhafen befanden sich drei kleinere technische Betriebsgebäude und zwei Parkplatzflächen; die Gebäude wurden ebenfalls abgerissen.

Das als Provisorium errichtete Hamburg Cruise Center (Flurstück 2070) bleibt bis zur Fertigstellung des geplanten Kreuzfahrtterminals erhalten.

Im nördlichen Bereich des Plangebiets verläuft ein Fernwärmehunnel der Vattenfall Europe Hamburg AG. Er darf überbaut werden, es dürfen aber keine zusätzlichen Lasten in die Tunnelkonstruktion eingetragen werden. Eine im nördlichen Plangebiet vorhandene 110 KV-Hochspannungserdleitung wurde stillgelegt und muss im Zuge der Neubebauung entfernt werden. Darüber hinaus verlaufen im Plangebiet Gashochdruck- und Niederdruckleitungen der E.on Hanse AG und Transport- und Versorgungsleitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW).

## 4. Umweltbericht

### 4.1 Vorbemerkungen

Mit dem Beschluss von Senat und Bürgerschaft im Mai bzw. im August 1997 zur Entwicklung der HafenCity wurde eine Konversionsmaßnahme für ein Gebiet eingeleitet, das sich aufgrund seiner zentralen Lage hervorragend zur Erweiterung der Innenstadt Hamburgs eignet. Es geht um die Umnutzung und Inwertsetzung eines bisher hafengewerblich genutzten Gebietes, das u.a. aufgrund seiner Flächenzuschnitte und seiner Lage im Hafen für diese Nutzung nicht mehr geeignet ist. Dabei ist die HafenCity Teil des Umwandlungsprozesses entlang des Nördlichen Elbufers – wichtiges Thema ist dabei auch, die Innenstadt mit den eingeleiteten Entwicklungen wieder an die Elbe zu führen, von der sie jahrzehntelang durch den Freihafen getrennt war.

Die Realisierung des Überseequartiers ist ein wichtiger Baustein für die Entwicklung der HafenCity insgesamt.

Die verwendeten Methoden sowie Details zu den Ausführungen im Umweltbericht und Kenntnislücken sind den entsprechenden Gutachten zu entnehmen:

- Bodenluftuntersuchungen 2007,
- Luftschadstoffuntersuchung 2006;
- Lärmtechnische Untersuchung 2006;
- Untersuchung zur abschließenden Schornsteinhöhenbestimmung HafenCity (21. Februar 2006);
- Untersuchungsergebnisse der Sanierungsfläche Grasbrook (Dezember 2005);
- aus 2005/2006 eine Nachkartierung und Aktualisierung der naturschutzfachlichen Bewertung des ökologischen Bestandes sowie die Beurteilung der Planung für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung. Eine ökologische Bestandserhebung und –bewertung für den Bereich der gesamten HafenCity wurde bereits 1998/1999 durchgeführt;
- aus 2005 ergänzende Boden-, Stau- und Grundwasseruntersuchungen zur Ermittlung von Untergrundbelastungen im Bereich von Baufeldern im Überseequartier, (18. August 2005);
- aus 2004 eine Stellungnahme des Institut für Hygiene und Umwelt zur Luftschadstoffsituation (10. September 2004);
- aus 2004 eine Ausbreitungsstudie zu den Emissionen des Heizwerks HafenCity;
- aus 2004 eine Orientierende Schadstofferkundung „KLG/ÜSQ + HT“ (Dezember 2004);
- aus 2003 eine Orientierende Schadstoff- und Hinderniserkundung „Erschließungsgebiet C-Fläche, ehemaliges Gaswerk Grasbrook“ (Oktober 2003);
- aus 2003 eine Schalltechnische Voruntersuchung zur Entwicklung „Strandkai“, „Überseequartier“ und „KLG / Grasbrook“;

- aus 2003 Detailerkundung "Parkplatz Gebr. Heinemann" (September 2003);
- aus 2003 eine Schalltechnische Untersuchung zur Geräuschemission von Kreuzfahrtschiffen während der Liegezeit im Hafen (Oktober 2003);
- aus 2003 eine Einschätzung der Konfliktsituation von durch Luftschadstoffemissionen von Kreuzfahrtschiffen in der geplanten HafenCity Hamburg (September 2003);
- aus 1998 eine Untersuchung zur Geruchssituation und
- aus 1998 eine Bewertung der Altlastensituation für die gesamte HafenCity.

### Standort und Untersuchungsraum

Das Plangebiet liegt zwischen der Straße Am Sandtorkai im Norden und Norderelbe im Süden. Im Westen wird es im Wesentlichen durch den Straßenzug Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße und im Osten durch den Magdeburger Hafen begrenzt. Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung ist durch das Plangebiet abgegrenzt. Wenn die Notwendigkeit bestand, wurde schutzgutbezogen der Untersuchungsraum entsprechend erweitert.

## **4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen**

### **4.2.1 Schutzgut Luft**

#### **4.2.1.1 Bestandsbeschreibung**

##### Lärm

Für das Plangebiet wurde 2006 eine umfangreiche lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, in der die Lärmimmissionen unterschiedlicher Lärmquellen berechnet wurden, dies betrifft den Verkehrslärm (Straße, Schiene) und den Industrie- und Gewerbelärm (Hafengebiet auf der Südseite der Norderelbe). Ergebnis dieser Untersuchung war, dass das Plangebiet durch Gewerbe- und Industrielärm sowie durch Straßenverkehrslärm stark vorbelastet ist.

Auf der Elbe besteht bis 2010 die Genehmigung eines Wasserlandeplatzes. Bei Ausnutzung dieser Genehmigung können Lärmemissionen verursacht werden. Die Genehmigung kann jedoch jederzeit widerrufen werden, sodass aus einem Wasserflugzeug resultierende Beeinträchtigungen auf die empfindlichen Nutzungen im Plangebiet ausgeschlossen werden können.

##### Luftschadstoffe

Hinsichtlich der Luftschadstoffsituation zeigen die Ergebnisse des Hamburger Luftmessnetzes für das Jahr 2004 eine gute Luftqualität in fast ganz Hamburg, die Belastung ging gegenüber dem Vorjahr zurück. Die Grenzwerte wurden in der Fläche eingehalten oder sogar deutlich unterschritten. Die nächstgelegene Messstation befindet sich im Stadtteil Veddel am Muggenburger Zollhafen. Die Daten dieser Messstation sind jedoch durch die Nähe zur Bundesautobahn A 255 nicht auf das Plangebiet anwendbar.

Zum nordwestlich angrenzenden Bebauungsplanverfahren Hamburg-Altstadt 35 / HafenCity 3 wurde eine Einschätzung der Luftschadstoffsituation abgegeben. Diese ist für das zu

betrachtende Plangebiet aufgrund der räumlichen Nähe übertragbar. Es wurde festgestellt, dass die Luftbelastung hinsichtlich der Komponenten SO<sub>2</sub>, CO, Benzol, Staubniederschlag und den Schadstoffdepositionen Pb, Cd, As, Cu, Ni und Zn als unkritisch anzusehen ist.

Am Westrand des Plangebietes (Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1) grenzt ein mit Erdgas betriebenes Heizwerk an das Plangebiet. Dieses Heizwerk wird vornehmlich in den Wintermonaten zur Abdeckung von Spitzenlasten betrieben. Die maßgeblichen Grenzwerte der TA-Luft werden an den angrenzenden Gebäuden eingehalten.

Vom Heizwerk werden Kondenswolken durch Abluftströme erzeugt. Die Beeinträchtigung der Gebäude durch die Abluftfahne und ihr Schattenwurf wurden durch Gutachten von 2003 und 2006 untersucht.

Südwestlich vom Plangebiet auf dem Südufer der Norderelbe zwischen Reiherstieg und Steinwerder Hafen befindet sich ein Betrieb zur Parafinentölung, der aufgrund seiner Entfernung jedoch für die Planung als irrelevant eingestuft wird und somit keine Beeinträchtigungen auf die empfindlichen Nutzungen zu erwarten sind.

#### **4.2.1.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

##### Lärm

Die schalltechnische Untersuchung zum Industrie- und Gewerbelärm, zum Verkehrslärm sowie zu den Schallimmissionen des Kreuzfahrtterminals kommt zu folgendem Ergebnis:

##### Verkehrslärm

Entlang der Hauptverkehrsachsen (Überseeallee, Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße, Osakaallee und Sandtorkai) werden teilweise Belastungswerte an den zur Straße hin orientierten Gebäudeseiten auftreten, die die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) überschreiten. An einigen Fassaden werden nachts Werte von bis zu 65 dB(A) erreicht.

Für die den Lärm abgewandten Seiten der jeweiligen Gebäude (z.B. Blockinnenbereiche) werden jedoch deutlich geminderte Pegel prognostiziert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse möglich machen. In einzelnen Teilbereichen des Plangebietes müssen aufgrund des Fehlens von dem Lärm abgewandten Seiten besondere lärmschutztechnische Anforderungen an die Fassaden gestellt werden.

##### Gewerbelärm

Die Planung löst ihrerseits einen Konflikt mit auf der südlichen Elbseite liegenden Industrie- und Gewerbebetrieben aus, da empfindliche Nutzungen näher heranrücken. Dieses Problem wurde stellvertretend für die Bebauungspläne zur Umsetzung des HafenCity-Konzeptes im Rahmen des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1 gelöst. In lärmtechnischen Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Lärmwerte in der Nachtzeit die Beurteilungswerte der TA-Lärm für Wohnen mit 53 dB(A) überschreiten können. Im Rahmen einer Hafenplanungsverordnung wurden für die Nachtzeit immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel festgeschrieben, damit 53 dB(A) nachts nicht überschritten werden. Tagsüber werden die Lärmwerte der TA-Lärm eingehalten.

Zur Beurteilung der zusätzlichen Immissionen des Kreuzfahrterminals wurden ebenfalls die Belastungen ermittelt. Dabei sind die direkt angrenzenden Gebäudekörper sehr stark verlärm (über 60 dB(A) nachts). Aus diesem Grund sind auf angrenzenden Flächen Wohnnutzungen ausgeschlossen.

### Luftschadstoffe

Das Luftschadstoffgutachten, insbesondere zum Kreuzfahrterminal, hat folgende Konflikte mit der Planung aufgezeigt: An den Baukörpern Cruise Terminal/Hotel (SPV 21), den östlich hiervon gelegenen zwei Hochhäusern (SPV 15) und dem Science Center (SPV 13), die unmittelbar an die Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe angrenzen und an den zwei nördlich des sog. Überseeplatzes liegenden Baukörpern (SPV 19 und 20) werden in unterschiedlicher Verteilung Überschreitungen des zulässigen NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes, des PM10 (Feinstaub)-Jahresmittelwertes sowie der SO<sub>2</sub>-Kurzzeitgrenzwerte, des PM10-Kurzzeitgrenzwertes und des NO<sub>2</sub>-Kurzzeitgrenzwertes erwartet. Die Grenzwerte beziehen sich auf den Schutz der menschlichen Gesundheit, die zur Beurteilung einer möglichen Wohnnutzung herangezogen werden.

Die Jahresmittelgrenzwerte für Benzo(a)pyren und Benzol werden im gesamten Plangebiet eingehalten.

Für das Jahresmittel gelten folgende Grenzwerte nach der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) in der Fassung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1007):

Schadstoff	Grenzwert
PM 10 (Feinstaub)	40 µg/m <sup>3</sup>
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	50 µg/m <sup>3</sup>
Benzol	5 µg/m <sup>3</sup>
Benzo(a)pyren	5.000 ng/m <sup>3</sup>

Für die Kurzzeitbelastungen gelten folgende Grenzwerte entsprechend der 22. BImSchV:

Schadstoff	Grenzwert	Anzahl der zulässigen Überschreitungen des Grenzwertes im Jahr
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	Tagesmittelgrenzwert 125 µg/m <sup>3</sup>	Tagesmittelgrenzwert: 3
	Stundenmittelgrenzwert 350 µg/m <sup>3</sup>	Stundenmittelgrenzwert: 24
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	Stundenmittelgrenzwert 200 µg/m <sup>3</sup>	18
PM 10 (Feinstaub)	Tagesmittelgrenzwert 50 µg/m <sup>3</sup>	35

Die genaue Verteilung der Schadstoffkonzentrationen ist dem Luftschadstoffgutachten zu entnehmen.

Die Untersuchung zu der Kondenswasserfahne des Heizwerkes ergab, dass aufgrund der häufigen Westwindsituation eine Erfassung der östlich vom Heizwerk gelegenen Gebäude durch Dampfschwaden stattfinden kann. Diese Erfassung durch die Kondenswasserfahne tritt im Wesentlichen ab dem 5. Obergeschoss auf.

Darüber hinaus ist es nicht ausgeschlossen, dass es bei der aktuellen Schornsteinhöhe zu Kondensationseffekten und ggf. Eisbildung ab 40 m Gebäudehöhe kommen kann. Der Schattenwurf der Kondenswolke betrifft vor allem die Gebäude, die sich nördlich der Überseeallee und südlich der Tokiostraße befinden. Eine Erhöhung des Schornsteines ist erfolgt.

#### **4.2.1.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

##### Lärm

Aufgrund der sehr hohen Belastungen werden in den mit „(C)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete Wohnnutzungen ausgeschlossen: In den mit „(C)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen unzulässig. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4).

In den mit „(B)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen ausnahmsweise zulässig, sofern ausreichende Schallschutzmaßnahmen im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden: In den mit „(B)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen ausnahmsweise zulässig, sofern durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sichergestellt wird, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit und in den Wohnräumen während der Tagzeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) ein Innenraumpegel von 40 dB(A) nicht überschritten wird. Ferner haben die Außenwohnbereiche, die im Zusammenhang mit dem Schutz für Wohnräume stehen, unter Beachtung von Lüftungsvorrichtungen (gekipptem/teilgeöffnetem Fenster), einen Pegel im bebauten Außenwohnbereich am Tag von kleiner 65 dB(A) aufzuweisen. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Loggien bzw. Wintergärten im Zusammenhang mit dem Schutz für Schlafräume, dann ist in diesen Fällen ein Pegel im bebauten Außenwohnbereich von kleiner 55 dB(A) unter Beachtung von Lüftungsvorrichtungen (gekipptem/teilgeöffnetem Fenster) nachzuweisen (vgl. § 2 Nummer 3).

In den mit „(A)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen allgemein zulässig (vgl. § 2 Nummer 1). Zur Realisierung von Wohnnutzung in den mit „(A)“ bezeichneten Kerngebieten und in den Mischgebieten müssen entsprechende Lärmschutzauflagen getroffen werden. So sind die Wohn- und Schlafräume an die lärmabgewandten Seiten zu legen. Die Ausgestaltung der Baukörper im Plangebiet ermöglicht an vielen Stellen eine lärmabgewandte Seite, insbesondere in den Innenhöfen ist diese vorhanden. Wenn Wohn- und Schlafräume sowie Aufenthaltsräume nicht den lärmabgewandten Seiten zugeordnet werden, dann sind bauliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung notwendig: In den mit „(A)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete und in den Mischgebieten sind die Wohn- und Schlaf-

räume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung von Wohn- und Schlafräumen an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume sowie für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Werden Schlafräume zusätzlich durch Hafentlärm beaufschlagt, muss durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sichergestellt werden, dass ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 2).

In den Kerngebieten und Mischgebieten muss bei gewerblichen Nutzungen für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (vgl. § 2 Nummer 5).

Für die Gebäudeseiten, an denen in der Nacht die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (60 dB(A)) überschritten wird und trotzdem an diesen Seiten Schlafräume und Kinderzimmer untergebracht werden sollen, ist durch bauliche Maßnahmen zu gewährleisten, dass ein Außenpegel von 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten wird: Sofern bei Wohngebäuden eine Anordnung von Wohn- und Schlafräumen auf der lärmabgewandten Seite nicht möglich ist, ist an den mit (a) bezeichneten Fassaden durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass vor den zum Lärm orientierten Wohn- und Schlafräumen ein Pegel im bebauten Außenwohnbereich von 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 6).

#### Luftschadstoffe

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme muss insgesamt von einer Verschlechterung der Luftqualität im Plangebiet ausgegangen werden, die jedoch als nicht erheblich eingestuft wird.

Hinsichtlich der Immissionen, die durch das Heizwerk verursacht werden, kann aufgrund der Untersuchungsergebnisse davon ausgegangen werden, dass es zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen für die geplanten Nutzungen kommen wird. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen durch die temporär auftretende Wasserdampffahne des Heizwerks wurden die Schornsteine im Jahr 2007 erhöht. Eine Verbesserung der Situation ist daher absehbar.

Aufgrund der von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Schadstoffbelastungen wird in § 2 Nummer 7 festgesetzt: In den mit „(D)“ bezeichneten Kerngebieten sind bauliche / technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich, um gesunde Arbeitsverhältnisse gegenüber den während der Liegezeit von Kreuzfahrtschiffen entstehenden Luftverunreinigungen zu gewährleisten.

Die davon betroffenen Flächen liegen insbesondere in den Bereichen, in denen Wohnen schon aufgrund der Lärmbelastung grundsätzlich nicht vorgesehen ist. Die zusätzliche Luftschadstoffbelastung dieser Bereiche verstärkt die Notwendigkeit des planerischen Wohnungsausschlusses.



Maßnahmen zur Vermeidung der Grenzwertüberschreitungen werden auch im Rahmen der Luftreinhalteplanung erarbeitet. Dazu gehören auch derzeit existierende Überlegungen, zukünftig die Schiffe während ihrer Liegezeit extern mit Strom zu versorgen. Dadurch könnten die Aggregate der Schiffe abgeschaltet und die Lärm- und Schadstoffimmissionen vermieden werden. Aufgrund der schwierigen technischen Voraussetzungen sind diese Planungen jedoch noch nicht konkret genug. Aus diesem Grund müssen die oben beschriebenen Festsetzungen getroffen werden.

## **4.2.2 Schutzgut Klima**

### **4.2.2.1 Bestandsbeschreibung**

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

### **4.2.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Durch die zunehmende Bebauung kommt es zu einer abnehmenden Luftzirkulation im Plangebiet. Aufgrund des Anstieges der versiegelten Flächen und durch die Errichtung von Gebäuden und Verkehrsflächen kommt es zu einer verringerten Verdunstungsrate und zu einer größeren Wärmeabstrahlung. Daraus folgen eine leichte Erhöhung der lokalen Temperatur und eine Verringerung der Luftfeuchtigkeit im Plangebiet. Aufgrund der Lage des Plangebietes an größeren Wasserflächen und einer etwas stärkeren Durchgrünung werden sich bessere klimatische Verhältnisse als in der Innenstadt einstellen.

Im übrigen Plangebiet werden gegenüber der bestehenden Situation kleinräumige Änderungen der Wind- und Klimaverhältnisse durch Neuordnung der städtebaulichen Struktur eintreten.

### **4.2.2.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Der durch die Festsetzung „Erhaltung von Einzelbäumen“ planungsrechtlich gesicherte Erhalt des Großbaums südlich des alten Hafenamtes und die getroffenen Grünfestsetzungen (vgl. § 2 Nummern 22 - 24) werden sich positiv auf das Lokalklima des Plangebietes auswirken.

Mit dem Bebauungsplan erfolgt durch eine energetische Optimierung ein Beitrag zur Verbesserung der globalen und lokalen Klimaverhältnisse. Mit Hilfe der Festsetzungen § 2 Nummern 18 und 19 soll eine Umwelt- und insbesondere Klima schonende Energieversorgung gewährleistet werden. Darüber hinaus wirken sich diese Maßnahmen auch positiv auf die Luftschadstoffsituation im Plangebiet und Plangebietsumfeld aus.

Besondere Maßnahmen zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Klimas sind nicht erforderlich.

## **4.2.3 Schutzgut Wasser**

### **4.2.3.1 Bestandsbeschreibung**

Der Wasserkörper der Elbe wirkt in Abhängigkeit der Tidenamplitude in die aufgehöhten Flächen ein, ohne den Wasserhaushalt der oberen Bodenschichten zu beeinflussen. Die Vorflut für das Gebiet wird über die Elbe und die Hafenbecken gebildet. Im östlichen Teil des Plangebietes grenzt der Magdeburger Hafen und im südlichen Teil die Norderelbe an das Plangebiet.

Die Grundwasserneubildungsrate liegt aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bei 0 bis 25 mm/a (Umweltatlas Hamburg 1997) und ist daher als sehr gering einzustufen.

Der Magdeburger Hafen ist im Zusammenspiel mit dem nördlich gelegenen Ericusgraben ein aquatischer Lebensraum und empfindlich gegenüber Veränderung der Strömungsverhältnisse.

Das Stauwasser ist durch keine natürliche gering Wasser leitende Schicht vor einem Schadstoffeintrag von oben geschützt. Es bestehen hydraulische Verbindungen zwischen Stauwasserhorizont und dem ersten Grundwasserleiter, d.h. der erste Grundwasserleiter ist nur eingeschränkt geschützt.

Untersuchungen haben ergeben, dass sich im Grundwasser flächendeckend keine erhöhten Schadstoffgehalte befinden.

### **4.2.3.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Im Plangebiet ist es aufgrund der direkten Lage an der Norderelbe bzw. am Magdeburger Hafen möglich, eine direkte Einleitung des Niederschlagswassers in die Norderelbe / den Magdeburger Hafen durchzuführen und damit auch eine Entlastung des Sietnetzes zu erreichen.

Für die Schmutzwasserableitung aus dem alten Hafenamt ist generell zu beachten, dass die Straßenhöhe der Straße Brooktor < 7,5 m über NN die Rückstauenebene bildet. Sofern ein Anschluss an ein Regensiel erfolgt, gilt diese Rückstauenebene auch für das Niederschlagswasser. Bei der Entwässerung tiefer liegender Gebäudeteile sind entsprechende Sicherungsvorkehrungen gegen einen Rückstau aus dem Sietnetz zu treffen.

In den aufgehöhten Straßenbereichen erfolgt eine Besielung im Trennsystem. In den Rampenbereichen wird ein qualifiziertes Mischsystem zur Ableitung des Schmutzwassers und des belasteten Straßenabwassers gebaut. Das wenig belastete Niederschlagswasser von den Baufeldern wird in das separate Regenwassersiel eingeleitet. Der Anschluss von Trümmen an das vom Straßenzug Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße über die Straßen Am Sandtorkai und Osakaallee zum Brooktorhafen verlaufende Regensiel ist nicht zulässig.

Die vorgesehene Planung wirkt auf Grund- und Stauwasser oder auch Oberflächengewässer nicht direkt ein.

Es erfolgt kein Eingriff in die Land-Wasser-Grenze, d.h. eine Beeinflussung des Magdeburger Hafens bzw. möglicher Strömungsverhältnisse in Verbindung mit dem Ericusgraben kann ausgeschlossen werden.

#### **4.2.3.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Die Ableitung des wenig belasteten Regenwassers erfolgt über ein separates Regenwassersiel in die Norderelbe. Das Regenwassersiel quert dabei das Sondergebiet. Die Zugängigkeit zur Herstellung und Unterhaltung des Regenwassersiels wird durch ein Leitungsrecht (§ 2 Nummer 17) sichergestellt.

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

#### **4.2.4 Schutzgut Boden**

##### **4.2.4.1 Bestandsbeschreibung**

Geologisch ist die Fläche dem Marschgebiet zuzuordnen. Unterhalb der sandigen Auffüllung, die zum Teil anthropogene Beimengungen wie Ziegelbruch, Schlacken u.ä. enthält, stehen organogene Weichschichten (Klei, Torf, Mudden) des Elbtales mit stark wechselnden Mächtigkeiten an. In diesen organischen Weichschichten ist die Bildung von Gasen (Methan und Kohlendioxid) nicht auszuschließen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Bodenluftuntersuchungen vorgenommen, die kritische Konzentrationen von Methan in der Bodenluft nachgewiesen haben.

Im Plangebiet ist kein natürlich gewachsener Boden anzutreffen. Der natürlich entstandene Boden (grundwassernahe Marschböden) ist durch eine mehrere Meter hohe Aufschüttung des Geländes bedeckt.

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

Zur Erfassung der Bodenbelastungen wurden diverse Untersuchungen mit folgendem Ergebnis durchgeführt.

Im Bereich östlich der Straße Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße (ehemalige Kaffeelagerung) sind anhand von Beprobungen hohe Schadstoffkonzentrationen für Chlorid, Sulfat, Naphthalin, Benzo(a)pyren und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) nachgewiesen, die im Mittel eine Zuordnung zur LAGA-Klasse Z 2 (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, 1995) erhalten. Darüber hinaus liegen für Teilbereiche nördlich und südlich der Überseeallee flächendeckend erhöhte Konzentrationen für Schwermetalle und Arsen sowie für Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), PAK und Cyanide vor.

Die Altlastenfläche des ehemaligen Gaswerkstandortes Grasbrook wurde mittlerweile saniert. Nach erfolgter Sanierung verbleiben Verunreinigungen, überwiegend durch PAK im Untergrund, da eine Auskofferung aus Gründen der Standsicherheit oder der Gefahr eines Grundbruches technisch nicht mit vertretbarem Aufwand möglich war.

Für das Plangebiet besteht der Verdacht auf Bombenblindgänger.

#### **4.2.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Durch die vorgesehene Bebauung wird der Versiegelungsgrad weiterhin relativ hoch sein. Die Altlastensituation im Bereich des ehemaligen Gaswerkstandortes führt zu keinen Auswirkungen für die dort geplante Nutzung, da das Gebiet saniert wurde.

Die natürlichen Bodenfunktionen im Plangebiet werden zusammenfassend als erheblich gestört bewertet und in ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung überwiegend geringwertig bewertet.

Die erhöhten PAK-Gehalte und Benzo(a)pyren-Gehalte sind für die geplante Nutzung und vollständiger Überbauung der Flächen als irrelevant einzustufen.

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

Die aufsteigenden Bodengase aus den natürlichen Weichschichten können sich unter den Gebäuden und unter weiteren versiegelten Flächen sammeln und konzentrieren (Gasblasen) und ggf. durch undichte Stellen in das Innere der Gebäude gelangen.

#### **4.2.4.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Die hoch belasteten Flächen östlich des Straßenzugs Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße und überwiegend nördlich der Überseeallee werden gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Vor Baubeginn sind wegen des Bombenblindgängerverdacht in der Regel Sondierungen in Abstimmung mit dem Kampfmittelräumdienst der Feuerwehr notwendig, die in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des konkreten Bauvorhabens festgelegt werden.

Sollten im Rahmen von Bodenbewegungen und -aufschlüssen Hinweise auf Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist das zuständige Dezernat des Bezirkes einzuschalten.

Das Gelände des ehemaligen Gaswerks wurde bis in eine Tiefe von 1 m über NN saniert, so dass eine Bebauung bis zu dieser Tiefe unproblematisch ist. Bei größeren Tiefen steht kontaminiertes Bodenmaterial an, so dass bei einer Bebauung unterhalb von 1 m über NN mit erhöhten Kosten für die Entsorgung der Kontamination sowie für die Gründung der Gebäude zu rechnen ist.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde auf Grund der Ergebnisse von Bodenluftuntersuchungen § 2 Nummer 25 neu aufgenommen: „Im Plangebiet sind bauliche Sicherungsmaßnahmen vorzusehen, die Gasansammlungen unter den baulichen Anlagen und den befestigten Flächen bzw. Gaseintritte in die baulichen Anlagen durch Bodengase verhindern.“ Die Festsetzung dient dazu, Gasansammlungen und Gaseintritte in Gebäude zu verhindern sowie eine ungehinderte Ableitung der Gase für das gesamte Plangebiet zu gewährleisten. Die detaillierten Sicherungsmaßnahmen zu den aufsteigenden Gasen werden von der Behörde

für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren festgelegt und gemeinsam mit dem Bauherren an die Bauausführungen angepasst. Die Kennzeichnung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB), wurde auf Grund der Ergebnisse der Bodenluftuntersuchungen erweitert. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Ergänzung nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung durchgeführt.

#### **4.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt**

##### **4.2.5.1 Bestandsbeschreibung**

In 1998/1999 wurde u.a. für dieses Gebiet eine ökologische Erhebung durchgeführt. In 2005/2006 wurde diese durch eine ökologische Bestandaufnahme und Bewertung ergänzt und aktualisiert.

Durch die Biotoptypenkartierung wurden 20 Biotoptypen unterschieden, deren Bedeutung auf Grund der Kleinflächigkeit und deren verstreuter Lage innerhalb versiegelter Flächen gering sind. Kleinflächig sind ruderale Trockenrasen erfasst worden, die auch einzelne Rote Liste Arten aufweisen. Diese sind jedoch aufgrund ihrer kleinflächigen Ausprägung und des Störungsgrads in ihrer Wertigkeit erheblich eingeschränkt. Das Gebäude des ehemaligen Amtes für Strom- und Hafenbau ist aufgrund seiner potentiellen faunistischen Lebensraumfunktion von Bedeutung. Darüber hinaus sind die nach Hamburger Baumschutzverordnung geschützten Baumbestände (ca. 20 Stück) von sowohl aus landschaftsästhetischer als auch aus ökologischer Sicht von Bedeutung. Außerdem befinden sich an der Kaimauer am Magdeburger Hafen Rote-Liste-Arten. Folgende Arten der Farn- und Blütenpflanzen konnten nachgewiesen werden: Sprossende Felsenelle (*Petrorhagia prolifera*), Natternkopf (*Echium vulgare*) und Mauerraute (*Asplenium rutanmuravia*). Diese sind von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt.

Im Plangebiet sind keine nach § 28 Hamburgisches Naturschutzgesetz in der Fassung vom 9. Oktober 2007 (HmbGVBl. S. 356, 392) besonders geschützten Biotope vorhanden.

Aufgrund der faunistischen Potentialanalyse ist insgesamt davon auszugehen, dass das Plangebiet aufgrund der intensiven Nutzung und der großflächigen Versiegelung mit vergleichsweise störungsresistenten Kulturfolgern (z.B. Amsel, Grünfink, Haussperling) besiedelt wird. Kleinflächig sind die ausgebildeten Gehölzbestände im Bereich der Parkplätze sowie die großflächigeren Ruderalstandorte bzw. verbrachenden Grünanlagen angrenzend an die Straße „Am Grasbrookhafen“ und die Randbereiche der Gleisanlagen zu nennen.

Insgesamt ist das Gebiet insbesondere auf Grund des hohen Versiegelungs- und Störungsgrades hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen und Tiere jedoch als eher gering bedeutsam einzuschätzen.

#### **4.2.5.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Durch die Planung werden derzeitige Freiflächen mit Gebäuden bebaubar. Dadurch verringert sich auch der Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Die resistenten Kulturfolger werden durch die Planung jedoch weiterhin einen Lebensraum im Plangebiet haben, da sie wenig empfindlich gegenüber Störungen reagieren.

Einige Einzelbäume werden durch die Bebauung des Überseequartiers verloren gehen.

Das ehemalige Amt für Strom- und Hafenanbau bleibt erhalten, wodurch auch der potentielle Lebensraum insbesondere für Fledermäuse erhalten bleibt.

Die Rote Liste Arten in der Kaimauer am Magdeburger Hafen bleiben erhalten.

Aufgrund der bereits bestehenden großflächigen Versiegelung und der eher geringen ökologischen Bedeutung des Plangebietes werden die Umweltauswirkungen als nicht erheblich eingestuft.

#### **4.2.5.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Die Bilanzierung des Eingriffs erfolgte durch ein Gutachten anhand des Hamburger Staatsrätemodells und ergab, dass die Verluste durch geeignete Maßnahmen im Plangebiet ausgeglichen werden können.

Der Verlust von Gehölzen wird im Wesentlichen durch die in § 2 Nummern 22 bis 24 aufgeführten Maßnahmen ausgeglichen. Dabei werden die Uferpromenade am Magdeburger Hafen wasserdurchlässig befestigt (z.B. mittels Großsteinpflaster und breiten Fugen) und teilweise Tiefgaragen- und Dachflächen begrünt (vgl. § 2 Nummern 22 bis 24). Der Großbaum südlich des alten Hafenamtes wird erhalten. Darüber hinaus sieht der Siegerentwurf des Freiflächenwettbewerbs Baumpflanzungen insbesondere östlich des Science Centers und im Bereich des sog. Amsterdamer Platz vor.

Ausgleichsflächen außerhalb des Plangebietes werden nicht benötigt.

#### **4.2.6 Schutzgut Landschaft / Stadtbild**

##### **4.2.6.1 Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet im nördlichen Teil ist durch seine Hafen- und Siedlungsstrukturen geprägt. In weiten Teilen des südlichen Bereichs befinden sich Brachflächen (derzeit Baustellenflächen). Im südwestlichen Teil ist das Plangebiet mit dem temporären Gebäude für das Hamburg Cruise Center bebaut.

Das Plangebiet hat keine besondere ästhetische Bedeutung für das Stadtbild. Lediglich das historische Gebäude des ehemaligen Amtes für Strom- und Hafenanbau mit seinem umliegenden Baumbestand wirkt sich positiv auf das Stadtbild aus.

##### **4.2.6.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Die vorgesehene Höhenentwicklung und die zu erwartende hohe Gestaltungsqualität der Fassaden der geplanten Gebäude werden bewirken, dass sich die Bebauung des Plangebie-

tes gegenüber der jetzigen Bebauung harmonischer in das Hamburger Stadtbild einfügen wird.

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

#### **4.2.6.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Landschafts- bzw. Stadtbildes sind nicht notwendig, da die Situation im Plangebiet durch die Erhöhung des Erlebniswertes (Science-Center/Aquarium), Boulevard, Ufer-Promenade am Magdeburger Hafen) verbessert wird.

### **4.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

#### **4.2.7.1 Bestandsbeschreibung**

Nördlich des Plangebietes schließt sich der denkmalgeschützte Ensemblebereich der Speicherstadt an. Die Speicherstadt mit ihren Gebäuden nebst Zubehör, den Grundstücksflächen, den dazu gehörigen Straßen- und Freiflächen, mit den darin eingeschlossenen Wasser führenden Kanälen und Becken, den Kaimauern, Brücken und den sonstigen gemeinsam mit ihnen ein Bild darstellenden Sachen und Sachteilen sind gemäß § 6 des Hamburgisches Denkmalschutzgesetzes unter der Nummer 968 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen.

Im Plangebiet befindet sich an der Osakaallee (Flurstück 1932 der Gemarkung Altstadt-Süd) das 1885 / 86 errichtete, denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude der „II. Section der Baudeputation“, das zuletzt von Hamburg Port Authority (HPA, ehem. Strom- und Hafenbau) genutzt wurde. Es ist gemäß § 6 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes unter der Nummer 1272 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen.

#### **4.2.7.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Für die vorhandenen Kultur- und Sachgüter wird sich in Bezug auf die Speicherstadt eine Verbesserung der Situation einstellen, da sich die geplante Bebauung von der Gestaltqualität und der Maßstäblichkeit der vorhandenen Bebauung anpasst. Negative Auswirkungen auf die Speicherstadt werden nicht befürchtet.

#### **4.2.7.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Das denkmalgeschützte Gebäude des ehemaligen Amtes für Strom- und Hafenbau wird gesichert und in seiner Gestalt erhalten bleiben. Andere Maßnahmen zum Schutz von Kultur- und sonstigen Sachgütern sind nicht erforderlich.

## **4.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit**

### **4.2.8.1 Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet ist derzeit für den Menschen von eher geringwertiger Bedeutung. Eine Erholungs- oder Erlebnisfunktion besitzt das Gebiet nicht. In Teilen dient es den Menschen als Arbeitsstätte (insbesondere ehemaliges Amt für Strom- und Hafenausbau).

### **4.2.8.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wurden in den vorigen Ziffern – insbesondere in Ziffer 4.2.1 (Lärm, Luftschadstoffe), aber auch Ziffern 4.2.3 (Grundwasserschutz) und 4.2.4 (Altlasten) – berücksichtigt. Negative Folgen der Planung auf den Menschen durch die hohe Dichte auf den Bauflächen sind nicht erkennbar bzw. absehbar. Im Gegenteil dazu werden die durchmischte Nutzung (Gewerbe und Wohnen), die Realisierung des Science-Center/Aquarium sowie öffentliche Räume und Plätze zum Teil am Wasser mit hohen Aufenthaltsqualitäten eine belebende Wirkung für das Plangebiet entfalten.

Die Belegung des Überseequartiers wird sich insgesamt sehr positiv auf das Schutzgut Mensch auswirken.

### **4.2.8.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen**

Zusätzlich zu den in Ziffer 4.2.1 beschriebenen Maßnahmen und Festsetzungen zum Umgang mit Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sind für das Schutzgut Mensch keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

## **4.3 Überwachung (Monitoring)**

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

Im Rahmen der Erfassung der lufthygienischen Situation der Freien und Hansestadt Hamburg werden von der zuständigen Behörde Messungen im Bereich des Kreuzfahrtterminals in der HafenCity erfolgen.

## **4.4 Zusammenfassung des Umweltberichtes**

### Schutzgüter Luft und Klima

Im Plangebiet werden Beeinträchtigungen der zukünftigen Wohn- und Gewerbenutzung durch hohe Lärmbelastungen erwartet. Diese Beeinträchtigungen werden durch entsprechende Festsetzungen gemindert.

Darüber hinaus werden durch die Kreuzfahrtschiffe hohe Luftschadstoffbelastungen verursacht. Hierbei überschreiten vor allem die Komponenten NO<sub>2</sub> den zulässigen Jahresmittelwert und SO<sub>2</sub> die zulässigen Kurzzeitgrenzwerte.



Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse während der Liegezeit von Kreuzfahrtschiffen zu gewährleisten, sind in den mit „(D)“ bezeichneten Kerngebieten im Umfeld der Liegeplätze bauliche/ technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich (vgl. § 2 Nummer 7).

Das Klima wird sich lokal verändern. Gründe hierfür sind die zunehmende Bebauung, wodurch Effekte wie zunehmende Wärmeabstrahlung, weniger Verdunstung und Beeinträchtigung der Luftzirkulation hervorgerufen werden.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter werden nicht erwartet.

#### Schutzgüter Boden und Wasser

Der Boden ist stark anthropogen überprägt. Darüber hinaus sind Flächen mit Bodenverunreinigungen vorhanden. Eine hoch belastete Fläche (Gaswerk) wurde mittlerweile saniert.

Die angrenzenden Oberflächengewässer werden nicht tangiert. Die Planung wirkt nicht direkt auf die Grund- und Stauwassersituation ein.

Im Plangebiet sind organische Weichschichten vorhanden, dort ist die Bildung von Gasen (Methan und Kohlendioxid) nicht auszuschließen. Um Gasansammlungen und Gaseintritte in Gebäude zu verhindern sowie eine ungehinderte Ableitung der Gase für das gesamte Plangebiet zu gewährleisten, ist eine Festsetzung getroffen worden (vgl. § 2 Nummer 25).

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

Die derzeitige ökologische Situation wird insgesamt als wenig bedeutend eingeschätzt. Von besonderem Interesse sind jedoch die geschützten Pflanzenarten, die sich an der Kaimauer zum Magdeburger Hafen befinden. Der Standort dieser gefährdeten Arten wird erhalten, der mit der Bebauung einhergehende Grünverlust wird durch die geplante Begrünung im Plangebiet weitgehend ausgeglichen.

Das derzeitig ästhetisch wenig bedeutende Stadtbild mit seiner gewerblich-industriellen Prägung wird sich durch die neue Bebauung, den Boulevard und die Uferpromenade deutlich verbessern. Insgesamt ist keine nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zu erwarten. Das Landschaftsbild wird deutlich aufgewertet.

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

Das im Plangebiet befindliche Gebäude des ehemaligen Amtes für Strom- und Hafenbau wird planungsrechtlich gesichert. Auch die historische Kaimauer am Magdeburger Hafen wird durch die Planung nicht tangiert. Die nördlich gegenüberliegende Speicherstadt wird nicht beeinträchtigt.

Durch die Planung ergeben sich neue Wohn- und Arbeitsstätten und neue Kultur- und Freizeitangebote für den Menschen. Die Auswirkungen, insbesondere zum Lärm und zu den Luftschadstoffen, sind oben bereits beschrieben worden.

## 5. Planinhalt und Abwägung

Die Inhalte des Bebauungsplans basieren in Fortschreibung des Masterplans auf den von Senat und Bürgerschaft beschlossenen städtebaulichen Leitlinien beidseits des Magdeburger Hafens, dem Ergebnis des Investorenauswahlverfahrens für das Überseequartier westlich des Magdeburger Hafens und dem durchgeführten städtebaulichen Workshop sowie weiteren Qualifizierungsverfahren zu den einzelnen Baufeldern.

Im Jahr 2006 wurden im Überseequartier eine Reihe von hochbaulichen Wettbewerben, Workshops und ein Freiraumwettbewerb durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Wettbewerbe sind in den Bebauungsplan eingearbeitet.

Im Folgenden werden die einzelnen Baufelder oder Baufeldgruppen als SPVs benannt. Diese Abkürzung steht für Special Purpose Vehicle und bezeichnet im Masterplan Überseequartier die einzelnen Investitionseinheiten. Die Baufelder sind im anliegenden Plan dargestellt.

Für den nordwestlichen Baublock Ecke Am Sandtorkai/Am Sandtorpark sind nach den städtebaulichen Leitlinien überwiegend Büros, aber auch Wohnungen vorgesehen. Für den nördlichen, vom Verkehrslärm der Straße Am Sandtorkai beeinflussten Grundstücksbereich wird deshalb Kerngebiet, für den ruhigeren südlichen, mit Wohnanteilen geplanten Bereich, Mischgebiet festgesetzt. Für die sich an der Straße Am Sandtorkai östlich anschließenden beiden Baufelder (SPV 10 und 9) wird ebenfalls Kerngebiet ausgewiesen.

Im übrigen Bereich des nördlich der Überseeallee liegenden Plangebiets wird, mit Ausnahme der Flächen des alten Hafenamtes, Mischgebiet festgesetzt. Dort soll ein Nutzungsmix aus Einzelhandel, Büros, Gastronomie und ca. 50% Wohnanteilen realisiert werden.

Der Bereich südlich der Überseeallee wird geprägt durch Büro-, Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen. An den prominenten Lagen der Elbe sind zudem das Kreuzfahrtterminal mit Hotel und das Science Center mit Aquarium vorgesehen. Diese Baugebiete werden als Kerngebiete festgesetzt.

Ziel ist es, auch im südlichen Teil des Plangebiets Wohnungen zu ermöglichen. Deshalb ist Wohnnutzung im mit „(A)“ bezeichneten Kerngebiet allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Für die stark vom Verkehrslärm belasteten Gebäude Am Sandtorkai Ecke Osakaallee sowie dem Turm am alten Hafenamts ist Wohnen ausnahmsweise zulässig (siehe § 2 Nummer 3).

In den mit „(C)“ bezeichneten Kerngebieten im Süden des Plangebiets sind Wohnungen unzulässig, weil die Belastungen durch Lärm und durch Luftschadstoffe von Kreuzfahrtschiffen als zu hoch eingestuft werden (siehe § 2 Nummer 4).

In den von den Emissionen der Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeiten betroffenen mit „(D)“ bezeichneten Kerngebieten sind baulich / technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich (siehe § 2 Nummer 7).

Die Kaizone (Chikagokai) an den Liegeplätzen der Kreuzfahrtschiffe ist als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Anleger für Kreuzfahrtschiffe“ ausgewiesen. Da bei Schiffsbesuchen aus Sicherheitsgründen Absperrmaßnahmen durchgeführt werden, steht diese Fläche der Öffentlichkeit nur temporär zur Verfügung. Der notwendige Zugang zur Kaizone zu einem in

Höhe der San-Francisco-Straße liegenden Regensiel mit Auslass in die Nordereibe ist durch Festsetzung eines Leitungsrechts dauerhaft gesichert (siehe § 2 Nummer 17).

Die zur Erschließung des Überseequartiers notwendigen Straßen (u.a. Überseeallee, Osakaallee, Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße, Singapurstraße, Tokiostraße) sind als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen. Zusätzlich ist die Verbindung zwischen San-Francisco-Straße im Süden des Plangebiets über den sog. Überseeplatz und der New-Orleans-Straße zum Knotenpunkt Überseeallee/Osakaallee ebenso wie die Tokiostraße zwischen Singapurstraße und Osakaallee als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Diese Flächen können optional als Straßenverkehrsflächen hergestellt und gewidmet werden. Sie sind zur Erschließung nicht zwingend erforderlich. Die Uferpromenade am Magdeburger Hafen wird als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ ausgewiesen. Das Plangebiet wird großflächig durch Tiefgaragen unterbaut, die darüber liegenden Fußgängerverbindungen und Platzflächen einschließlich der Flächen um das alte Hafenanmt werden als nicht überbaubare Flächen festgesetzt. Die öffentliche Zugänglichkeit dieser Flächen, u.a. der das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung durchlaufende Überseeboulevard, wird durch Gehrechte zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg gesichert. Zusätzlich werden Teile der Tiefgaragen unter den als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzten Flächen New-Orleans-Straße, dem sog. Überseeplatz sowie unter der Tokiostraße zwischen Singapurstraße und Osakaallee liegen.

Der Verlauf der planfestgestellten U-Bahn-Trasse ist in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Die festgesetzte Dichte und Höhenentwicklung orientiert sich an den städtebaulichen Leitlinien. Aufgrund der Lage im Kernbereich der Stadt werden die Wohnungen im Geschosswohnungsbau mit einer der Innenstadt angemessenen Dichte realisiert. Die Dichte ist jedoch so bemessen, dass die Wohnqualität gewahrt bleibt.

Zur Speicherstadt werden Gebäudehöhen festgesetzt, um die Höhenentwicklung zu begrenzen und eine dem historischen Ensemble der Speicherstadt angemessene Gestaltung des Straßenbildes zu erreichen. Ausgenommen von dieser Höhenentwicklung ist ein moderater Hochpunkt im Eckbereich Am Sandtorkai/Osakaallee zur Betonung des Eingangsbereichs zum Überseequartier und zur Akzentuierung des Platzbereichs St. Annen.

Ein wesentlicher Planungsgrundsatz bei der Entwicklung der HafenCity ist, dass alle geplanten Nutzungen auch von Menschen mit Behinderungen, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern problemlos zu erreichen sein müssen. Im Plangebiet mit seinen erheblichen Höhenunterschieden ist die barrierefreie Erreichbarkeit von Gebäuden, Freiflächen, Kai-promenaden und Straßenraum bei allen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

In den Baugebieten gelten die Baukörperfestsetzungen bzw. baukörperähnliche Festsetzungen als zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 8 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), geändert am 11. April 2006 (HmbGVBl. S. 157), die es erlauben, geringere als in § 6 der Hamburgischen Bauordnung vorgeschriebene Abstandsflächen einzuhalten. Hintergrund dieser Festsetzungen ist die Absicht, gemäß den städtebaulichen Vorgaben des Masterplans zugunsten eines sparsamen

Umgangs mit Grund und Boden ein verdichtetes urbanes Stadtquartier zu schaffen. Die grundsätzlich bei jedem Projekt in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg durchgeführten hochbaulichen Qualifizierungsverfahren stellen sicher, dass auch im Hinblick auf die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse qualitativ hochwertige Gebäude entstehen.

### 5.1 Kerngebiet

Mit der Entwicklung der HafenCity soll die Möglichkeit genutzt werden, die Hamburger Innenstadt auch als Wohnstandort zu stärken (vgl. auch Ziffer 5.2). Durch die Festsetzung § 2 Nummer 1: „In den mit „(A)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen allgemein zulässig.“ wird die Voraussetzung geschaffen, auch in den Kerngebieten des Überseequartiers Wohnnutzungen zu ermöglichen.

Die HafenCity bietet ein hohes Potenzial, um Hamburg als Wirtschaftsstandort weiter zu profilieren. Dem herausragenden Standort des Überseequartiers soll durch die Bereitstellung von Grundstücken für hochwertige Büro-, Einzelhandels-, Gastronomie-, Hotel- und Wohnflächen zeitnah Rechnung getragen werden. Ergänzt werden diese Nutzungen durch das Kreuzfahrtterminal in Kombination mit einem Hotel und das Science Center mit dem Aquarium. Auswahl und Konzentration der geplanten Nutzungen in Verbindung mit der hohen Lagegunst des Plangebietes zwischen Speicherstadt, Magdeburger Hafen und Elbe bieten beste Voraussetzungen, einen attraktiven und lebendigen Stadtteil zu schaffen. Die genannten Nutzungen sollen vorrangig auf den südlich der Überseeallee ausgewiesenen Kerngebietsflächen geschaffen werden. Wegen der von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Immissionen ist Wohnnutzung im südlichen Teil des Plangebiets auf den mit „(C)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete ausgeschlossen.

Um gesunde Arbeitsverhältnisse im Süden des Plangebiets realisieren zu können, ist in § 2 Nummer 7 festgesetzt: „In den mit „(D)“ bezeichneten Kerngebieten sind bauliche / technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich sind, um gesunde Arbeitsverhältnisse gegenüber den während der Liegezeit von Kreuzfahrtschiffen entstehenden Luftverunreinigungen zu gewährleisten.“

Für die Metropolregion Hamburg ist der Einzelhandel eine wichtige Nutzungskomponente. Das in 2002 erstellte Einzelhandelsgutachten HafenCity hat ergeben, dass die Hamburger Innenstadt im Besatz mit Verkaufsflächen eher Defizite denn Überangebote hat, die mit den Flächenangeboten in der HafenCity ausgeglichen werden können. Aufbauend auf das o.g. Gutachten wurde in 2005 eine Einzelhandelsstudie / Wirkungsanalyse zu den geplanten Einzelhandelsflächen im Überseequartier vom Investorenkonsortium vorgelegt. Der Einzelhandel hat unter funktionalen und wirtschaftlichen Perspektiven eine besondere Bedeutung für die Entwicklung des Überseequartiers. Als prägender Nutzungssektor für die Urbanität und Öffentlichkeit wird der Einzelhandel so strukturiert, dass das Überseequartier als Einkaufsziel für Bewohner aus der Metropolregion Hamburg, insbesondere aber auch für Besucher und Touristen aus anderen Regionen Deutschlands, Europas und der Welt dient. Es muss daher eine hohe und überregional ausstrahlende Attraktionswirkung mit eigener, unverwechselbarer Identität und Ausstrahlung entfalten. Wesentliche Voraussetzung zur Erreichung dieser Anforderungen ist eine urbane Nutzungs- und Präsentationsvielfalt in deutlichem Unterschied zu herkömmlichen Malls und Einkaufszentren – ohne dass auf deren

Funktionalität verzichtet wird. Das Konzept sieht auf insgesamt ca. 40.000 m<sup>2</sup> unterschiedliche themenorientierte Bereiche vor. Ziel ist, gemeinsam mit der bisherigen City zu agieren und ein Einzelhandelsangebot für ganz Hamburg bereitzuhalten.

Angesichts der Dynamik dieses Sektors kann noch kein detaillierter Besatzplan festgelegt werden; dieser wird sich auf Grundlage weiterer Marktuntersuchungen entwickeln. Mit dem Bebauungsplan soll der städtebauliche Rahmen für die vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen geschaffen werden.

Mit der festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 als Höchstmaß wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung für Kerngebiete ausgeschöpft. Mit der Festsetzung kann eine der Innenstadt angemessenen Nutzungsdichte realisiert werden. Zudem wird das Plangebiet großflächig mit Tiefgaragen unterbaut, was eine fast 100-prozentige Bebauung der Baugebiete zur Folge hat (vgl. Ziffer 5.6.3).

### **5.1.1 Eckbereich Am Sandtorkai / Am Sandtorpark**

Für die Fläche wurde noch kein Wettbewerbsverfahren durchgeführt. In Anlehnung an die von Senat und Bürgerschaft beschlossenen städtebaulichen Leitlinien zum Überseequartier (Senatsdrucksache Nummer 2004/0031, Bürgerschaftsdrucksache 17/4068) wird - mit Ausnahme des nördlichen Baukörpers - eine maximal siebengeschossige Blockrandbebauung in 16 m Bautiefe mit eingeschossiger Innenhofüberbauung festgesetzt. Die Höhe des nördlichen, zur Speicherstadt orientierten Gebäudekörpers wird auf 32,8 m über NN begrenzt. Dadurch wird der Straßenraum Am Sandtorkai einheitlich gefasst und auf die Höhenentwicklung der Speicherstadt und der bestehenden und geplanten Gebäude angemessen reagiert. Die Festsetzung einer Gebäudehöhe an dieser Stelle ist notwendig, um die Obergrenze der Höhenentwicklung gegenüber der Speicherstadt konkret bestimmen zu können.

Wohnen ist allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Bei Wohnnutzung sind die in § 2 Nummern 2 und 6 aufgeführten Festsetzungen zum Lärmschutz zu beachten.

Für die lärmbelasteten Aufenthaltsräume bei gewerblichen Nutzungen muss ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

An West- und Ostseite des Baufeldes verlaufen die geplanten Straßen Am Sandtorpark und Singapurstraße als Rampe, um von der tief liegenden Hauptverkehrsstraße Am Sandtorkai auf die hoch liegenden Bereiche dieser Straßen zu gelangen. Die unter 7,5 m über NN liegenden hochwassergefährdeten Gebäudeteile Am Sandtorkai und in den Rampenbereichen Am Sandtorpark und Singapurstraße sind durch bauliche Maßnahmen zu schützen (siehe § 2 Nummer 20). Die Erschließung und Rettungsweegeanbindung des Gebäudes erfolgt im Hochwasserfall in Abstimmung mit der südlich angrenzenden Bebauung über die Straße Am Sandtorpark bzw. der Singapurstraße.

### 5.1.2 Baufeld Am Sandtorkai (SPV 10)

Das ca. 2.470 m<sup>2</sup> große Baufeld befindet sich im Norden des Überseequartiers an der Straße Am Sandtorkai und bildet mit dem hier beginnenden Boulevard und dem sich östlich daran angrenzenden Baufeld (SPV 9) den Eingangsbereich zum Überseequartier aus Richtung Innenstadt. Gleichzeitig wird die Bebauung auch Bestandteil der südlichen räumlichen Fassung des Platzbereichs St. Annen. Der Hochbau wird auf einer großen Tiefgarage errichtet, die die sieben nördlichen Baufelder des Überseequartiers einschließlich der hier vorhandenen Boulevard- und Platzflächen umfasst. Um die Straße Am Sandtorkai kurz vor dem Knotenpunkt Osakaallee / St. Annen nicht zusätzlich zu belasten, befinden sich Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage an der Singapurstraße.

Im Erdgeschoss einschließlich des eingeschossig überbaubaren Innenhofs sind Einzelhandels-, Gastronomieflächen und Büroflächen, in den darüber liegenden Geschossen sind Büros vorgesehen. Wohnen ist allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Bei Wohnnutzung sind die in § 2 Nummern 2 und 6 aufgeführten Festsetzungen zum Lärmschutz zu beachten.

Für die lärmbelasteten Aufenthaltsräume bei gewerblichen Nutzungen muss ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

In Abstimmung mit den Höhen der Speicherstadt beträgt die maximale Gebäudehöhe Am Sandtorkai 32,8 m. Im Übergangsbereich zu dem Hochpunkt im Eckbereich Am Sandtorkai/Osakaallee sind geringfügige Erhöhungen denkbar, daher ist in diesem Bereich keine maximale Gebäudehöhe sondern maximal sieben Vollgeschosse festgesetzt. In den übrigen Gebäudeteilen können bis zu sieben Vollgeschosse bei einer Bautiefe von 15 m errichtet werden. Die Gebäudehöhen orientieren sich generell an den zum Überseequartier beschlossenen städtebaulichen Leitlinien. Gleichzeitig werden die Straßenräume Am Sandtorkai und Singapurstraße einheitlich gefasst und auf die bestehenden und geplanten Gebäude der genannten Straßen angemessen reagiert. Die Festsetzung einer Gebäudehöhe ist notwendig, um die Obergrenze der Höhenentwicklung gegenüber der Speicherstadt konkret bestimmen zu können.

Erschließung und Rettungsweegeanbindung sind über die Straßen Am Sandtorkai und im Hochwasserfall über den Boulevard gesichert.

### 5.1.3 Baufeld Am Sandtorkai / Osakaallee (SPV 9)

Das Baufeld am St. Annen-Platz bildet im Gegenüber mit dem unter 5.1.2. beschriebenen Bürogebäude, den Auftakt zum Fußgängerboulevard durch das Überseequartier sowie zu den Arkaden an der Osakaallee. Die Arkaden sind in der Planzeichnung mit einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m und einer Breite von 3,8 m festgesetzt, um entsprechend der Zielsetzung der städtebaulichen Leitlinien, an dieser Stelle die Hauptfußwegeverbindung am Magdeburger Hafen durch einen Wetter geschützten Bereich zu betonen. Das Sonderelement Arkaden schafft einen gestalterischen Zusammenhang zwischen den einzelnen Baufeldern und manifestiert (Beispiel Alsterarkaden) die Bedeutung des Raumes.

Das Gebäude besteht aus zwei Baukörpern, die durch einen maximal dreigeschossigen Mittelbau miteinander verbunden sind. Ein auf eine Gebäudehöhe von 60 m über NN begrenz-

ter Hochpunkt Richtung St. Annen-Platz markiert den Eingang des Überseequartiers. Die zum St. Annen-Platz festgesetzte Auskragung mit einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m führt zu einem Rücksprung der ersten beiden Geschosse und zu einer Aufweitung der darunter liegenden Flächen und lenkt die Fußgänger zu den beiden Hauptfußwegeverbindungen durch das Überseequartier. Der südliche siebengeschossige Baukörper zwischen Osakaallee und Boulevard orientiert sich an der durchschnittlichen Höhe des Überseequartiers.

Im Erdgeschoss sind Einzelhandelsnutzungen, in den darüber liegenden Geschossen Wohn- oder gewerbliche Nutzungen vorgesehen.

Für das stark verkehrslärmbelastete auf 60 m über NN begrenzte Gebäude ist Wohnen ausnahmsweise zulässig, sofern der Nachweis entsprechender Schallschutzmaßnahmen geführt wird. (siehe § 2 Nummer 3). Für die übrigen Gebäudeteile sind Wohnungen allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Dort muss für die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummern 2, 5 und 6).

Das Gebäude wird über der unter Ziffer 5.1.2 beschriebenen großen Tiefgarage errichtet. Erschließung und Rettungsweegeanbindung sind auch im Hochwasserfall über die Osakaallee gesichert.

#### **5.1.4 Altes Hafenamnt (SPV 12)**

Das denkmalgeschützte alte bis zu viergeschossige Hafenamnt in Kombination mit der geplanten Markthalle hat eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Laufweg an der Osakaallee einschließlich der Kaipromenade am Magdeburger Hafen und dem das Überseequartier in Nord-Süd-Richtung querenden Boulevard. Von hier bieten sich interessante Blickbeziehungen zu Speicherstadt, Busanbrücke und Kaispeicher B sowie zu den östlich des Magdeburger Hafens gelegenen Bereichen.

Mit seiner durch den Denkmalschutz begründeten Höhenlage liegt das Areal deutlich unter dem Niveau der östlich angrenzenden Osakaallee und des westlich verlaufenden Boulevards. Der Höhenunterschied der um das Gebäude entstehenden Plätze an diesem kontrastreichen, durch die Kombination von Alt und Neu geprägten Ort zu den angrenzenden höheren Bereichen wird durch Treppenanlagen und Rampen vermittelt.

Gleichzeitig ist dieser Bereich des Überseequartiers mit den Wegeabschnitten Tokiostraße, altes Hafenamnt und Busanbrücke Teil einer fußläufigen übergeordneten Ost-West-Verbindung zwischen Sandtor- und Lohsepark.

Die im Norden an das Hafenamnt angrenzende zweigeschossige Markthalle mit Galerien und Verbindung zum alten Hafenamnt soll in transparenter Bauweise errichtet werden, um den Charakter des denkmalgeschützten alten Hafenamtes zu bewahren.

An der Osakaallee entsteht schräg gegenüber der Busanbrücke auf kleiner Grundfläche ein Hochpunkt, der auf eine Gebäudehöhe von 64 m über NN begrenzt wird und diesen besonderen Ort akzentuiert. Wegen der hohen Belastung durch Verkehrslärm ist Wohnen in dem mit „(B)“ bezeichneten Hochpunkt nur ausnahmsweise zulässig, sofern entsprechende

Schallschutzmaßnahmen nachgewiesen werden (siehe § 2 Nummer 3). In den übrigen mit "(C)" bezeichneten Bereichen ist Wohnnutzung unzulässig (siehe § 2 Nummer 4).

Südlich des alten Hafenamtes ist ein dreieckiges maximal zweigeschossiges Gastronomiegebäude vorgesehen. Dieses Gebäude soll kurzfristig errichtet und während der Bauphase des Überseequartiers zunächst als Informationspavillon genutzt werden. Westlich entsteht am Südflügel des alten Hafenamtes angebaut eine bis zu zweigeschossige, gastronomisch nutzbarere Gebäudeerweiterung. Außengastronomie auf den Platzflächen um das Gebäudeensemble soll das Konzept abrunden.

Bei gewerblichen Nutzungen im Baufeld muss für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

Bei Sturmfluten kann nicht ausgeschlossen werden, dass die tief liegende Flächen des alten Hafenamtes durch hochdrückendes Wasser überflutet werden. Das Gelände ist deshalb als hochwassergefährdeter Bereich dargestellt. Die Erschließung des Gebäudes ist auch im Hochwasserfall über die Osakaallee gesichert.

#### **5.1.5 Baufeld südwestlich der Überseeallee (SPV 14)**

Das auf einer Grundfläche von ca. 6.370 m<sup>2</sup> geplante Gebäudeensemble liegt an dem das Überseequartier in Nord-Süd-Richtung durchquerenden Fußgängerboulevard, dem südlich angrenzenden sog. Amsterdamer Platz mit U-Bahn Zugang, der im Westen gelegenen San-Francisco-Straße und der im Norden verlaufenden Überseeallee. Der Gebäudekomplex besteht aus zwei siebengeschossigen Gebäudeteilen in einer Bautiefe von 13,5 m bis 19 m mit zweigeschossig überbaubaren Innenhöfen und einer zentralen dreigeschossigen Halle als Verbindung zwischen den beiden Gebäudeteilen. Der nördliche Baukörper überkragt im Eckbereich San-Francisco-Straße / Überseeallee die Straßennebenflächen.

Der Gebäudekomplex soll im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss überwiegend Einzelhandelsnutzung erhalten, in den übrigen Gebäudeteilen sind Büronutzungen geplant. Wohnungen sind allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Bei Wohnnutzung sind die in § 2 Nummern 2 und 6 aufgeführten Festsetzungen zum Lärmschutz zu beachten.

Für die lärmbelasteten Aufenthaltsräume bei gewerblichen Nutzungen muss ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

Zur Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsführung ist die spitzwinklige Gebäudeecke im Einmündungsbereich San-Francisco-Straße / Überseeallee im Erdgeschossbereich abgèschrägt. Eine Ecküberbauung ist oberhalb einer lichten Höhe von 4,3 m über Gelände zulässig, soweit dem keine öffentlichen Belange entgegenstehen.

Das Gebäude wird auf der unter dem gesamten südlichen Überseequartier vorgesehenen Großgarage errichtet. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt in diesem Bereich von der San-Francisco-Straße. Erschließung und Rettungsweegeanbindung des Gebäudes erfolgen auch im Hochwasserfall über San-Francisco-Straße und Überseeallee.



### **5.1.6 Baufeld südöstlich der Überseeallee (SPV 16)**

Das maximal siebengeschossige, mit einem dreigeschossigen Innenhof auf einer Grundfläche von ca. 5.400 m<sup>2</sup> konzipierte Gebäude südöstlich der Überseeallee bietet - mit seiner Lage am sog. Amsterdamer Platz, dem westlich verlaufenden Boulevard, der im Norden gelegenen Überseeallee und dem sich östlich anschließenden Platz an der New-Orleans-Straße mit Zugang zur Kaipromenade am Magdeburger Hafen - Blickbeziehungen zum Kai-speicher B über den östlichen Magdeburger Hafen bis hin zum Science Center und der Norderelbe. In den unteren drei Geschossen ist Einzelhandelsnutzung, in den darüber liegenden Geschossen sind Büronutzungen geplant. Wohnungen sind allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Bei Wohnnutzung sind die in § 2 Nummern 2 und 6 aufgeführten Festsetzungen zum Lärmschutz zu beachten.

Für die lärmbelasteten Aufenthaltsräume bei gewerblichen Nutzungen muss ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

Zur New-Orleans-Straße ist eine Arkade mit einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m und einer Breite von 3,8 m als überdachtes Teilstück der östlichen Fußwegeverbindung festgesetzt. Zur Überseeallee überkragt der nordöstliche Teil des Gebäudes die öffentlichen Straßenverkehrsnebenflächen oberhalb einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m.

Das Gebäude mit einer Bautiefe von 15 m bzw. 15,5 m wird auf der unter dem gesamten südlichen Überseequartier vorgesehenen Tiefgarage errichtet. Die Einfahrt zur Tiefgarage erfolgt in diesem Bereich von der Überseeallee mit möglichst großem Abstand vom Knotenpunkt Überseeallee / Osakaallee, Ausfahrten liegen an der New-Orleans-Straße sowie an der San-Francisco-Straße. Erschließung und Rettungswegeanbindung des Gebäudes sind im Hochwasserfall über Überseeallee, New-Orleans-Straße und den südwestlich angrenzenden Fußgängerbereich gesichert.

### **5.1.7 Baufelder zwischen San-Francisco-Straße und New-Orleans-Straße (SPV 17 bis SPV 20)**

Zwischen San-Francisco-Straße und New-Orleans-Straße wird südlich des sog. Amsterdamer Platzes eine aus zwei gegenüberliegenden Mäandern bestehende Gebäudegruppe festgesetzt. Die mäanderförmigen Baukörper westlich und östlich des Boulevards gliedern sich in einen maximal siebengeschossigen Gebäudeteil mit Bautiefen zwischen 14 m und 20 m im Norden und einen maximal sechsgeschossigen Gebäudeteil mit Bautiefen von 14 m und 20 m im Süden. Rücksprünge im Gebäudeverlauf an San-Francisco-Straße und New-Orleans-Straße gliedern die Baukörper und markieren die Durchgangsbereiche in den Boulevard. An diesen Stellen sind Durchgänge mit Gehrechten und einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m festgesetzt. Diese Durchgänge dienen gemäß den Zielsetzungen der städtebaulichen Leitlinien zur besseren Ost-West-Querung des Überseequartiers. Die Mäander bilden jeweils Baublöcke, deren Innenhofbereiche maximal zweigeschossig überbaut werden können.

In den Erdgeschossen und den ersten Obergeschossen der SPV 17 bis 20 sind vorrangig Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie vorgesehen. Die darüber liegenden Geschosse sollen als Büros genutzt werden.

Wohnungen sind im Norden (SPV 17 und 18) allgemein zulässig (siehe § 2 Nummer 1). Bei Wohnnutzung sind die in § 2 Nummern 2 und 6 aufgeführten Festsetzungen zum Lärmschutz zu beachten. Im Süden (SPV 19 und 20) sind Wohnungen unzulässig, wegen der von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Emissionen. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen (siehe § 2 Nummer 4).

Für die lärmbelasteten Aufenthaltsräume bei gewerblichen Nutzungen muss ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

Wegen der von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Emissionen sind in den südlichen Baublöcken auf den mit „(D)“ bezeichneten Flächen baulich/technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich, um gesunde Arbeitsverhältnisse gegenüber den während der Liegezeit von Kreuzfahrtschiffen entstehenden Luftverunreinigungen zu gewährleisten (siehe § 2 Nummer 7).

Die Gebäude werden auf der im südlichen Überseequartier geplanten Großtiefgarage errichtet. Erschließung und Rettungsweegeanbindung der Gebäude im Hochwasserfall erfolgen über San-Francisco-Straße und New-Orleans-Straße.

#### **5.1.8 Baufeld an der Elbe (SPV 15)**

Die Bebauung des Überseequartiers nach Süden wird durch zwei bis zu zwölf- bzw. dreizehngeschossige Bürobauten in 18 m bzw. 23,5 m Bautiefe sowie eingeschossige Sockelbauten mit 4 m bzw. 5,6 m und 9,3 m Bautiefe begrenzt. Neben dem östlichen Sockelgeschoss ist ein Gebäude mit einer Höhe von maximal 18 m über NN vorgesehen. Der Gebäudekomplex soll in hervorragender Lage am Ufer der Norderelbe auf der südlich der Überseeallee sich bis zum Chikagokai an der Norderelbe erstreckenden geplanten Großgarage errichtet werden. Durch die maximal zwölf- und dreizehngeschossige Ausweisung erhält das Überseequartier als städtebaulichen Abschluss zwei Hochpunkte, die mit dem bis zu 78 m über NN hohen Science Center und dem maximal 47,5 m über NN hohen Hotel / Kreuzfahrtterminal korrespondieren.

In der Sockelzone der Gebäude sind Gastronomienutzungen vorgesehen, die darüber liegenden Geschosse sollen Büronutzungen erhalten. Wegen der hohen Lärmbelastung und den von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Emissionen ist Wohnen in diesen mit „(C)“ und „(D)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets ausgeschlossen. Für Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Die Gebäudedefassaden sind so auszubilden, dass die Nutzer vor Hafen- und Verkehrslärm sowie den von den Kreuzfahrtschiffen verursachten Emissionen geschützt werden (siehe § 2 Nummern 4, 5 und 7).

Die Erschließung und Rettungsweegeanbindung der Gebäude im Hochwasserfall ist über den ersten (Kibbelstieg / Großer Grasbrook / Am Dalmannkai / Überseeallee) und den zweiten

Rettungsweg (Oberbaumbrücke / Brooktorkai / Shanghaibrücke / Shanghaiallee / Überseeallee) gesichert.

Die Planung sieht vor, in diesem Bereich einen spezifischen, skulptural ausgeformten Übergang zwischen der auf Hochwasser sicherem Niveau liegenden Platzfläche und der tiefer liegenden Kaizone zu realisieren.

#### **5.1.9 Science Center (SPV 13)**

Im Eckbereich Norderelbe / Magdeburger Hafen entsteht in Verlängerung der Straßenachse der Osakaallee an einem der herausragenden Orte der HafenCity das Science Center mit Aquarium. Das skulpturale Gebäude, für das eine Bauflächenausweisung erfolgt, überragt die durchschnittlichen Gebäudehöhen der HafenCity deutlich und ist insbesondere von Süden geblickt ein weithin sichtbarer Orientierungspunkt am Elbufer. Das Science Center gehört neben der Elbphilharmonie auf dem Kaispeicher A und dem Schifffahrtsmuseum im Kaispeicher B zu den herausragenden kulturellen Projekten der HafenCity von überregionaler Bedeutung.

Wegen der hohen Lärmbelastung und den von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Emissionen ist Wohnen in diesen mit „(C)“ und „(D)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets ausgeschlossen. Für Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Die Gebäudefassaden sind so auszubilden, dass die Nutzer vor Hafen- und Verkehrslärm sowie den von den Kreuzfahrtschiffen verursachten Emissionen geschützt werden (siehe § 2 Nummern 4, 5 und 7).

Die Stellplätze für das Gebäude liegen in der Tiefgarage südlich des Haltestellenbauwerks der U-Bahn. Die Zufahrt erfolgt überwiegend über die Tiefgarage nördlich des Haltestellenbauwerks, die mit einem Tunnel über der Haltestelle mit der südlichen Tiefgarage verbunden ist. Eine weitere Tiefgaragenzufahrt und eine Zufahrt zum Science Center sind von der New-Orleans-Straße erreichbar. Die Erschließung und Rettungswegeanbindung des Science Centers im Hochwasserfall ist über Überseeallee und New-Orleans-Straße gesichert. Aufstell- und Bewegungsflächen der Feuerwehr sind bei der Freiflächengestaltung zu berücksichtigen.

#### **5.1.10 Kreuzfahrtterminal mit Hotel (SPV 21)**

Auf einer ca. 7.840 m<sup>2</sup> großen Fläche im südwestlichen Plangebiet (Flurstück 1957) soll das Kreuzfahrtterminal in Kombination mit einem Hotel errichtet werden. Das Gebäude tritt über den sogenannten Überseeplatz in einen gestalterischen Dialog mit dem Science Center; es kann bis zu einer Gebäudehöhe von 47,5 m über NN hoch werden. In der Sockelzone mit einer Gebäudehöhe von 21,5 m über NN als Höchstmaß befinden sich das Kreuzfahrtterminal sowie die Lobby und der Konferenzbereich des Hotels. Der für das Hotel vorgesehene Baukörper überkragt die San-Francisco-Straße auf einer Länge von max. 20 m mit einer Tiefe von max. 8 m bei einer lichten Höhe von mindestens 8,5 m. Für den Sockel und den darüber liegenden Gebäudekörper sind Gebäudehöhen festgesetzt. Die Geschosshöhen weichen hier teilweise deutlich von normalen Büro- oder Wohngeschossen ab. Somit kann die

Höhenbegrenzung besser über eine Gebäudehöhenfestsetzung als über die Festsetzung von Geschossigkeiten geregelt werden.

Um die Konzentration von Einzelhandelsnutzungen im Kernbereich des Überseequartiers um den Boulevard sicherzustellen, sind gemäß § 2 Nummer 8 in den mit „(E)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung unzulässig.

Wegen der hohen Lärmbelastung und den von den Kreuzfahrtschiffen ausgehenden Emissionen ist Wohnen in diesen mit „(C)“ und „(D)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets ausgeschlossen. Für Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Die Gebäudefassaden sind so auszubilden, dass die Nutzer vor Hafen- und Verkehrslärm sowie den von den Kreuzfahrtschiffen verursachten Emissionen geschützt werden (siehe § 2 Nummern 4, 5 und 7).

Das Kreuzfahrtterminal/Hotel wird mit einer zweigeschossigen Tiefgarage unterbaut. Der Zufahrtbereich liegt im Westen des Baukörpers. Im Erdgeschoss befinden sich Bus- und Taxenstellplätze.

Erschließung und Rettungswegeanbindung des Kreuzfahrtterminals ist auch im Hochwasserfall über San-Francisco-Straße mit Anbindung an den ersten (Kibbelsteg/Großer Grasbrook/Am Dalmannkai/Überseeallee) und zweiten Rettungsweg (Oberbaumbrücke/Brooktorkai/Shanghai-brücke/Shanghaiallee/Überseeallee) gesichert.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde entlang der San-Francisco-Straße eine 3 m breite Auskrantung mit Gehrecht in einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m festgesetzt. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Ergänzung nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung durchgeführt.

## **5.2 Mischgebiet**

Neben der Möglichkeit, in den Kerngebieten Wohnungen zu bauen, soll die Wohnnutzung durch Ausweisung von Mischgebieten gestärkt werden. Der mit einem hohen Anteil an Wohnnutzung vorgesehene Bereich zwischen den Straßen Am Sandtorkai und Überseeallee ist deshalb als Mischgebiet ausgewiesen.

Die Hamburger Innenstadt ist bis auf Bereiche der Neustadt nördlich und südlich der Ludwig-Erhardt-Straße weitgehend monostrukturiert; die Nutzung Wohnen ist überwiegend verdrängt. Um neues städtisches Leben in die Innenstadt zu bringen, soll auch im Überseequartier die Chance genutzt werden, neben Einzelhandels- und Büronutzungen ca. 400 Wohnungen zu realisieren. Möglichst jede Wohnung soll eine ruhige Seite mit Orientierung zu privaten wohnbezogenen Außenlagen aufweisen. Die Erschließung der Wohngebäude erfolgt in der Regel durch separate Eingänge, die nicht direkt den einzelhandelsgeprägten Gebäudeseiten zugeordnet sind. Das Wohnen im Überseequartier wird zum Großteil Paare, Singles und Familien, die die hohe Zentralität schätzen, als Nutzer ansprechen. Die Wohnflächen umfassen neben Miet- und Eigentumswohnungen auch Sonderwohnformen wie kombinierte Wohn-Büro-Einheiten („Home-Offices“), Atelierwohnungen und Serviced Apartments.

Abweichend von den Obergrenzen des § 17 Absatz 1 Baunutzungsverordnung wird die Grundflächenzahl mit 1,0 festgesetzt. Nach § 17 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung können die Obergrenzen überschritten werden, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern. Die Abweichung ist damit begründet, dass es bei der Entwicklung der HafenCity explizites Ziel ist, ein verdichtetes, urbanes Stadtquartier zu entwickeln. Dieses städtebauliche Konzept erfordert auch in den Mischgebieten neben einer hohen oberirdischen Baudichte eine fast vollständige Unterbauung der Flächen mit zweigeschossigen Tiefgaragen. Dadurch werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt. Auch sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

### **5.2.1 Baufeld zwischen Am Sandtorpark und Singapurstraße**

Der südliche Teil des Baufeldes ist als Mischgebiet ausgewiesen und im Gegensatz zum nördlich angrenzenden Kerngebiet weniger vom Verkehrslärm beaufschlagt, so dass sich insbesondere die den Lärm abgewandten zur Singapurstraße orientierten Bereiche für Wohnnutzung eignen. Soweit die für Wohnnutzung zulässigen nächtlichen Lärmwerte überschritten werden, muss für die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. (siehe § 2 Nummern 2, 5 und 6). Zur Verbesserung des Wohnklimas ist die Dachfläche des eingeschossigen Innenhofs des Gebäudes mit einem Anteil von 40 v.H. zu begrünen (siehe § 2 Nummer 23).

In Anlehnung an die durchschnittlichen Höhen des Überseequartiers und in Abstimmung mit der westlich der Straße Am Sandtorpark vorgesehenen Bebauung (Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 35 / HafenCity 3) wurde eine siebengeschossige Ausweisung in 16 m Bautiefe festgesetzt. Dadurch wird der Straßenraum der Straße Am Sandtorpark einheitlich gefasst und auf die Höhenentwicklung der benachbarten Speicherstadt angemessen reagiert.

Das Grundstück befindet sich teilweise im unter 7,5 m über NN liegenden Rampenbereichen der Straßen Am Sandtorpark und Singapurstraße. Die Flächen des Mischgebiets sind damit bei Sturmflut gegen Überflutung nicht geschützt, so dass in diesen Bereichen zum Zwecke des Hochwasserschutzes besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen sind. Die Erschließung und Führung der Rettungswege sowie die Feuerwehrezufahrten/-aufstellflächen des nördlichen Mischgebiets muss deshalb über das südlich angrenzende Mischgebiet erfolgen und bei Teilung des Grundstücks durch Baulast gesichert werden. Da im Norden des Baufeldes die umliegenden Straßen nicht auf hochwassersicherem Niveau liegen, ist in diesem Bereich die eingeschossige Bebauung des Blockinnenbereichs möglicherweise nicht zu realisieren, weil die Hofflächen als hochwassersichere Feuerwehraufstellflächen benötigt werden. Dieses ist abhängig von der konkreten Bebauung und Teilung des Baufeldes. Die Erschließung und Rettungswegeanbindung des Mischgebiets ist im Hochwasserfall über die Straße Am Sandtorpark und die Singapurstraße gesichert.

### 5.2.2 Baufeld an der Singapurstraße (SPV 7 und 8)

Östlich der Singapurstraße sind auf einem ca. 3.120 m<sup>2</sup> großen Baufeld Einzelhandels-, Wohn- und Gastronomienutzungen vorgesehen. Die auf der geplanten nördlichen großen Tiefgarage entstehende Bebauung besteht aus einer maximal siebengeschossigen Blockrandbebauung in 13 m bis 15 m Bautiefe mit Öffnungen. Im Erdgeschoss der Gebäude sind Einzelhandels- und Gastronomienutzungen geplant, in den oberen Geschossen sind Wohnungen vorgesehen. Soweit die für Wohnnutzung zulässigen nächtlichen Lärmwerte überschritten werden, muss für die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummern 2 und 5). Zur Verbesserung des Wohnklimas ist die Dachfläche des eingeschossigen Innenhofs des Gebäudes mit einem Anteil von 40 v.H. zu begrünen (siehe § 2 Nummer 23).

Das Baufeld ist über Singapurstraße, Tokiostraße und Am Sandtorpark an das hochliegende Rettungswegesystem der HafenCity angebunden, so dass Erschließung und Rettungswegeanbindung gesichert sind.

### 5.2.3 Baufeld an der Osakaallee (SPV 6)

Zwischen Osakaallee und Boulevard ist nördlich des alten Hafenamtes ein maximal sieben-geschossiges Gebäude in 14 m bzw. 15 m Bautiefe und eingeschossiger Innenbebauung festgesetzt. In der Erdgeschosszone sind Einzelhandels- und Gastronomienutzungen vorgesehen. Entlang der Osakaallee ist eine 3,8 m breite Arkade mit einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m festgesetzt (vgl. Ziffer 5.1.3). In den darüber liegenden Geschossen sind Wohnnutzungen geplant mit ausgezeichneten Blickbeziehungen zu Speicherstadt, Brooktor und Magdeburger Hafen, Kaispeicher B, dem alten Hafenamt und den das Gebäude umgebenden Platzbereichen. Soweit die für Wohnnutzung zulässigen nächtlichen Lärmwerte überschritten werden, muss für die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummern 2, 5 und 6). Zur Verbesserung des Wohnklimas ist die Dachfläche des eingeschossig überbauten Innenhofs des Gebäudes mit einem Anteil von 40 v.H. zu begrünen (siehe § 2 Nummer 23).

Das Gebäude entsteht auf einer der großen Tiefgaragen des Überseequartiers. Die Zufahrt erfolgt über die Singapurstraße.

Erschließung und Rettungswegeanbindung sind im Hochwasserfall über die auf Hochwasser geschütztem Niveau verlaufende Überseeallee mit Anschluss an die Überseeallee gewährleistet.

### 5.2.4 Baufeld nördlich Überseeallee / Am Sandtorpark (SPV 1 bis 4)

An der Ostseite der Straße Am Sandtorpark entsteht zwischen Tokiostraße und Überseeallee auf einer ca. 6.450 m<sup>2</sup> großen Grundfläche ein Gebäudekomplex mit Einzelhandels-, Büro- und Wohnnutzungen, der sich um einen eingeschossig überbaubaren Innenhof gruppiert. Das Gebäude ist von der Straße Am Sandtorpark um ca. 6 m zurückgesetzt. So entsteht ein abwechslungsreicher Straßenraum und die Büronutzung erhält ein repräsentatives Entree.

Im Osten grenzt das Gebäude an den das Überseequartier durchquerenden Boulevard mit dem dahinter liegenden denkmalgeschützten alten Hafenamt.

Im Eckbereich Am Sandtorpark/Überseeallee entsteht ein maximal zehngeschossiger Baukörper mit einem zum Innenhof orientierten maximal neun- bzw. achtgeschossigen Gebäudedeflügel. Im Erdgeschoss sind Einzelhandelsnutzungen geplant. In den oberen Geschossen sind Büronutzungen vorgesehen. Die Geschosshöhe des überwiegend 17 m tiefen Gebäudes vermindert sich entlang der Überseeallee Richtung Boulevard und im Eckbereich Am Sandtorpark/Tokiostraße auf maximal neun bzw. acht Geschosse.

Im siebengeschossig ausgewiesenen Bereich am Boulevard und im Eckbereich Boulevard/Tokiostraße sollen in lärmgeschützter Lage in den oberen Geschossen Wohnungen entstehen. Zum Boulevard ist eine Auskragung der oberen Geschosse vorgesehen, so dass in diesem Bereich eine Bautiefe von 20 m festgesetzt ist. Die Bautiefe an der Tokiostraße beträgt 16 m. Hier ist eine Auskragung von 1,5 m bei einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m vorgesehen. Zur Minderung des ökologischen Eingriffs ist die Dachfläche des eingeschossig überbaubaren Innenhofs mit einem Anteil von mindestens 40 v.H. zu begrünen (siehe § 2 Nummer 23). Soweit die für Wohnnutzung zulässigen nächtlichen Lärmwerte überschritten werden, muss für die lärmbelasteten Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummern 2 und 6). Bei gewerblichen Nutzungen muss für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5).

Das Projekt entsteht auf einer der im nördlichen Überseequartier geplanten großen Tiefgaragen. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt von der Überseeallee.

Erschließung und Rettungsweegeanbindung sind im auch Hochwasserfall über Überseeallee mit Anschluss an den ersten und zweiten Rettungsweg der HafenCity gesichert.

### **5.2.5 Eckgebäude nördlich Überseeallee / Osakaallee (SPV 5/11)**

Auf dem ca. 3.660 m<sup>2</sup> großen Gelände zwischen altem Hafenamt, Osakaallee, Überseeallee und Boulevard ist ein maximal siebengeschossiges Gebäude als Blockrandbebauung mit Bautiefen von 15 m bis 17 m festgesetzt. In dem Innenhof ist eine eingeschossige Überbauung festgesetzt.

Im Einklang mit dem gegenüberliegenden Büro- und Geschäftshaus (vgl. Ziffer 5.1.3) bildet das Gebäude den Eingangsbereich in das Überseequartier aus Richtung Überseeallee. An der Ostseite sind Arkaden oberhalb einer lichten Höhe von mindestens 4,3 m und einer Breite von 3,8 m festgesetzt, um gemäß den städtebaulichen Leitlinien entlang der Osakaallee eine großstädtische, überdachte Fußgängerverbindung zu schaffen (siehe Ziffer 5.1.3).

Das Gebäude entsteht auf der unter dem südlichen Überseequartier geplanten Großgarage. Die Zufahrt zu dieser Tiefgarage erfolgt von der Überseeallee im Bereich der SPV 1 bis 4.

Im Erdgeschoss des Gebäudes sind Einzelhandelsnutzungen, in den darüber liegenden Geschossen sind Wohnnutzungen geplant. Soweit die für Wohnnutzung zulässigen nächtlichen Lärmwerte überschritten werden, muss für die Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräume ein aus-

reichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern des Gebäudes durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummern 2 und 6). Bei gewerblichen Nutzungen muss für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (siehe § 2 Nummer 5). Die Dachfläche des eingeschossig überbaubaren Innenhofs ist mit einem Anteil von mindestens 40 v. H. zu begrünen (siehe § 2 Nummer 23).

Erschließung und Rettungsweegeanbindung sind im Hochwasserfall über die Überseeallee mit Anschluss an den ersten und zweiten Rettungsweg der HafenCity gesichert.

### 5.3 Sondergebiet

Im Süden des Plangebiets sind an der Norderelbe zwei Liegeplätze für Kreuzfahrtschiffe vorgesehen und dementsprechend als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Anleger für Kreuzfahrtschiffe“ ausgewiesen. Bei der Gestaltung der Kaianlagen sind neben den logistischen Voraussetzungen auch die Mindestanforderungen des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security Code) zu beachten. Die Anwendung des ISPS-Code dient der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vor Terroranschlägen. Die Regelungen des ISPS-Codes betreffen den unmittelbaren Zugang zum Schiff und die davor befindliche Kaizone, die in einen Abstand von mindestens 30 m, gemessen ab Bordwand eines vertäuten Schiffes, nicht bebaut sein darf. Bei Sicherheitsstufe 2, die bei der Planung zu berücksichtigen ist, ist an der Kaizone (Chikagokai) zwölf Stunden vor Ankunft eines Schiffes ein 30 m breiter, beleuchtbarer Sicherheitsbereich durch einen 2,5 m hohen standfesten Zaun abzusperren. Geringere Zaunhöhen können durch technische Einrichtungen (z.B. Videoüberwachung mit Bewegungsmelder) oder ständige Überwachung ausgeglichen werden. Die Absperrzäune können nach jedem Schiffsaufenthalt wieder abgebaut werden. Die Behörde für Inneres/ Hafensicherheit schließt andere geeignete Maßnahmen, die einen den Zaunanlagen vergleichbaren Sicherheitsstandard bieten (z.B. Gräben oder ausreichende Absturzhöhen) nicht aus. Wegen der betroffenen Sicherheitsbelange sind die Planungen mit der Behörde für Inneres / Hafensicherheit abzustimmen.

Die Gestaltung der an den Sicherheitsbereich grenzenden Gebäude ist nicht beeinträchtigt, Fassadenöffnungen zur Elbe und bauliche Auskragungen bei Einhaltung einer lichten Mindesthöhe (siehe § 2 Nummer 13) sind möglich.

Die Zufahrten zum Sicherheitsbereich werden streng kontrolliert. Um Verkehrsstauungen in der San-Francisco-Straße und vor den Zufahrten zum Chikagokai zu vermeiden, sind im Erdgeschoss des Kreuzfahrtterminalgebäudes Stellplatzflächen für Lieferfahrzeuge und Reisebusse vorgesehen.

In Verlängerung der San-Francisco-Straße wird das Sondergebiet von einem neu zu errichtenden Regensiel mit Auslass in die Norderelbe gekreuzt. Das Siel und der Auslass müssen zur Gefahrenabwehr (Verstopfung, Rückstau, Überflutung) jederzeit, auch während der Liegezeiten eines Kreuzfahrtschiffes zugänglich sein. Das Siel ist mit einem Leitungsrecht planrechtlich gesichert (siehe § 2 Nummer 17).



#### 5.4 Gestalterische Festsetzungen

Es ist Ziel, in der HafenCity eine großstädtisch anmutende abwechslungsreiche Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen zu entwickeln. Deshalb wird durch § 2 Nummer 10 festgesetzt: „Die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses muss auf mindestens 5 m über der angrenzenden Straßenoberkante liegen. Davon ausgenommen sind die mit „(C)“ bezeichneten Kerngebietsflächen um das alte Hafenamt. In den mit „(F)“ bezeichneten Kerngebietsflächen an der Straße Am Sandtorkai muss die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 4,5 m über der angrenzenden Straßenoberkante liegen. Das Erdgeschoss samt einem eventuell eingezogenen Galeriegeschoss wird als ein Vollgeschoss gewertet. Galeriegeschosse sind in der Erdgeschosszone mit einer Geschossfläche kleiner 50 vom Hundert (v.H.) der Grundfläche zulässig. Die Galerieebenen müssen einen Abstand von mindestens 1 m von der Innenseite der Außenfassade zu den öffentlich nutzbaren Flächen einhalten, wenn die Fassade transparent gestaltet ist.“

Für gewerbliche Nutzungen bietet eine überhöhte Erdgeschosszone Nutzungsvorteile, z.B. großzügiger Raumeindruck für Gastronomie oder Einzelhandel, repräsentative Büroräume. Durch den Einbau oder Rückbau von Galerien ist je nach Flächenbedarf ein flexibles Anpassen an die jeweiligen Nutzungsansprüche möglich. Wichtiger gestalterischer Aspekt ist die entstehende Fassadengliederung in Sockel und Obergeschosszone durch die Überhöhung des Erdgeschosses. Um diesem zentralen Gedanken des überhöhten Erdgeschosses in der Fassadengliederung gerecht zu werden, sollen die Galerieeinbauten nicht an die Außenfassaden zu den öffentlich nutzbaren Flächen angrenzen. Außerdem ist ihre Ausbildung auf weniger als 50 % der Grundfläche beschränkt. Durch diese Regelungen wird sichergestellt, dass die Erdgeschosszone als zusammenhängend erlebbar bleibt und nicht der Eindruck eines zweiten Vollgeschosses entsteht. In Abhängigkeit von der Größe und der Art der Nutzungseinheit können für ein Galeriegeschoss ggf. zwei unabhängige bauliche Rettungswege erforderlich sein.

In den mit „(F)“ bezeichneten Kerngebietsflächen an der Straße Am Sandtorkai ist die Gebäudehöhe mit Rücksicht auf die gegenüberliegenden Gebäude der Speicherstadt auf 32,8 m über NN festgesetzt worden. Damit in diesem Bereich sieben Geschosse realisiert werden können, wurde die vorgegebene Höhe der Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 4,5 m über der angrenzenden Straßenoberkante festgesetzt. Trotz der Minderung der Erdgeschosshöhe um 0,5 m gegenüber dem übrigen Plangebiet ist die angestrebte Fassadengliederung in Sockel- und Obergeschosszone durch die Überhöhung des Erdgeschosses weiterhin gegeben.

Der Anspruch, ein zusammenhängendes neues Quartier rund um den Magdeburger Hafen zu entwickeln, erfordert eine konzeptionelle Aussage zur Materialität. Das städtebauliche Konzept geht davon aus, dass die zu den öffentlich nutzbaren Flächen ausgerichteten Fassaden des Überseequartiers eine einheitliche Wirkung erhalten, die insbesondere auf die historische Bausubstanz der Speicherstadt in traditioneller Ziegelbauweise Bezug nimmt und die Bipolarität Hamburgs – das „feine“ weiße Hamburg an der Alster, das rote, industriell geprägte Hamburg an der Elbe und im Hafen – unterstreicht. Dabei sollen die Gebäude hinsichtlich ihrer Materialität und Farbigkeit sehr bewusst durch Verwendung von rotem, brau-

nem oder rotbuntem Mauerwerk auf die angrenzende Speicherstadt Bezug nehmen. Als Fassadenmaterialien können aber auch andere Baustoffe eingesetzt werden, wenn sie ein ähnliches Erscheinungsbild wie das einer Ziegelfassade aufweist. Beurteilungskriterien dafür sind die Farbigkeit, ein ähnliches Verhältnis von geschlossenen und offenen Teilen der Fassade und eine lebendige Fassadenstruktur. Diese Kriterien erfüllen auch Fassaden mit Keramikplatten oder eingefärbtem Beton. Fassaden mit überwiegenden Glasanteilen sind dagegen nicht zulässig.

§ 2 Nummer 11 schafft die Voraussetzungen um diese Ziele zu erreichen: „Auf den mit „(G)“ bezeichneten Flächen sind die zu den Straßenverkehrsflächen und den Flächen, auf denen Geh- oder Fahrrechte festgesetzt sind, ausgerichteten Fassaden in Ziegelmauerwerk, Keramikplatten oder eingefärbtem Beton in den Farben rot, braun oder rotbunt auszuführen. Für Teile der Fassade können andere Baustoffe zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer nach Satz 1 ausgeführten Fassade erhalten bleibt.“

Durch den letzten Satz der Festsetzung soll erreicht werden, dass ein angemessener Spielraum zur Gliederung und Differenzierung der Fassaden verbleibt.

Explizit ausgenommen von dieser Regelung sind die Ergänzungen an das alte Hafenamtsamt, deren Nutzungen als Markthalle und Gastronomie eine hohe Transparenz und damit einen hohen Glasanteil erfordert. Der adäquate Umgang mit dem ziegelgeprägten Altbau ist durch den Denkmalschutz des alten Hafenamtes sichergestellt (siehe Ziffer 3.2.2). Ebenfalls ausgenommen sind die Punkthochhäuser an der Norderelbe, das Kreuzfahrtterminal mit Hotel und das Science Center. Diese Gebäude sollen eine eigene markante architektonische Visitenkarte Hamburgs an der Elbe formulieren und können in Formensprache und Materialität architektonische Akzente setzen.

In § 2 Nummer 12 wird festgesetzt: „Oberhalb der festgesetzten Gebäudehöhen und Vollgeschosse (einschließlich einem möglichen Galeriegeschoss im Erdgeschoss) sind weitere Geschosse, wie Staffel- oder Dachgeschosse, unzulässig. Staffel- oder Dachgeschosse sind als Technikgeschosse zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt ist. Technische Aufbauten außerhalb der Technikgeschosse, mit Ausnahme von Solaranlagen, sind unzulässig.“

Im Rahmen der Masterplanung und der Funktionsplanung wurden die städtebaulich angemessenen Höhen der Gebäude ermittelt. Mit der o.g. Festsetzung soll sichergestellt werden, dass diese Höhen, die im Bebauungsplan durch die Festsetzung der Geschosshöhen vorgeschrieben sind, nicht durch weitere Hauptnutzungsgeschosse überschritten werden. Das städtebauliche Konzept ist geprägt durch polygonale Dachlandschaften. Die dadurch entstehenden unterschiedlichen Gebäudehöhen sollen genutzt werden, um die Gebäudetechnik gestalterisch verträglich in den Gesamtbaukörper zu integrieren. Deshalb sind Technikgeschosse zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt ist. Darüber hinaus sind weitere technische Aufbauten, zum Beispiel Antennen, Sendemasten, unzulässig, weil sie die Gestaltung des Gebäudes und das Ortsbild beeinträchtigen. Ausgenommen davon sind Solaranlagen, die nicht in Technikgeschosse integriert werden können und aus Klimaschutzgründen gewollt sind.

Um den Spielraum im Bereich der Baukörper- und Fassadengestaltung nicht zu sehr einzunengen, können Überschreitungen der Baugrenzen und Baulinien in geringfügigem Umfang zugelassen werden. Dies wird durch § 2 Nummer 13 gewährleistet: „Eine Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien durch Balkone, Erker, Loggien und Sichtschutzwände kann bis zu einer Tiefe von 1,8 m zugelassen werden. Bei der Überkragung ist eine lichte Höhe von 4,3 m einzuhalten. Eine Auskragung über öffentliche Fahrbahn- und Parkplatzflächen ist erst ab einer lichten Höhe von 4,5 m zulässig.“

Die Auskragung kann erst oberhalb einer lichten Höhe von 4,3 m an der künftigen Geländeoberkante zugelassen werden, um die Sichtbeziehungen in den Kreuzungsbereichen aufrecht zu erhalten und eine einheitliche Überkragungshöhe sicherzustellen. Daher ist auch im Eckbereich Brooktor / St. Annen die lichte Höhe der Auskragung mit mindestens 4,3 m festgesetzt. Dieser Bereich schließt direkt an die Arkade an, die ebenfalls eine Mindesthöhe von 4,3 m hat.

„Werbeanlagen sind zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt wird. Oberhalb der Gebäudetraufen sind Werbeanlagen unzulässig“ (vgl. § 2 Nummer 21.1). Mit dieser Festsetzung sind Werbeanlagen im Plangebiet zulässig, wenn sie die Einheitlichkeit der Gesamtfassade nicht beeinträchtigen. Durch die Werbeanlagen dürfen keine Verkehrsbeeinträchtigungen gemäß der Straßenverkehrsordnung entstehen. Der Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb der obersten Gebäudetraufen ist erforderlich, um einer Beeinträchtigung des Stadtbildes des von vielen Orten aus sichtbaren Plangebiets entgegen zu wirken.

An den zur Speicherstadt, zum Magdeburger Hafen (nördlich des sogenannten Amsterdamer Platzes) und zur Norderelbe orientierten Fassaden sind Großwerbetafeln (ab 2,75 m x 3,75 m) unzulässig. An den zur Norderelbe orientierten Fassaden der Kerngebiete zwischen Magdeburger Hafen und der New-Orleans-Straße sowie westlich der San-Francisco-Straße sind Großwerbeanlagen an der Stätte der Leistung ausnahmsweise zulässig. Zur Speicherstadt und zum Magdeburger Hafen sind Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des ersten Vollgeschosses der Fassaden unzulässig; Schriftzeichen müssen in Einzelbuchstaben ausgeführt werden. Zur Norderelbe sind Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses der Fassaden unzulässig, außer in den in Satz 2 bezeichneten Kerngebieten. Zur Speicherstadt darf zur Beleuchtung der Buchstaben nur weißes Licht verwendet werden; zum Magdeburger Hafen und zur Norderelbe sind auch schwache Farbtöne zulässig (vgl. § 2 Nummer 21.2).

Der restriktive Umgang mit Werbeanlagen begründet sich durch die besonderen städtebaulichen und architektonischen Anforderungen, die an das Plangebiet gestellt werden. Die zur Speicherstadt, zum Magdeburger Hafen und zur Norderelbe orientierten Fassaden sind von vielen Punkten aus sichtbar. Daher muss eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch weithin sichtbare Werbeanlagen wie Großwerbetafeln und Werbeanlagen oberhalb der Gebäudetraufen vermieden werden. Die besonderen Ansprüche, die gemäß Masterplan an die architektonische Ausgestaltung der Gebäude gestellt werden müssen, beinhalten eine einheitliche Fassadengestaltung. Die Bereiche zur Speicherstadt und zum Magdeburger Hafen sind überwiegend durch eine eingeschossige Einzelhandelnutzung und am Magdeburger Hafen durch eine durchlaufende eingeschossige Arkade geprägt. Daher sind hier Werbeanlagen

oberhalb der Brüstung des ersten Vollgeschosses unzulässig. Zur Norderelbe ist eine zweigeschossige Einzelhandelnutzung vorgesehen. Entsprechend sind hier Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses der Fassaden unzulässig.

Das Plangebiet grenzt an das denkmalgeschützte Ensemble der Speicherstadt, so dass Regelungen zu Werbeanlagen aus dem abgestimmten Gestaltungshandbuch zur Speicherstadt auch für das Plangebiet übernommen wurden. Durch die Übertragung eines wichtigen Schmuckelementes der Speicherstadt auf das Plangebiet - Schriftzeichen in Einzelbuchstaben darzustellen - wird der besonderen Lage des Plangebietes gegenüber der Speicherstadt Rechnung getragen. Die Beleuchtung mit weißem Licht unterstützt die gewünschte Zurückhaltung der Werbeanlagen an diesem historischen Ort.

In Anlehnung an die Alsterfleet-Verordnung vom 3. April 1959 (Sammlung der bereinigten hamburgischen Landesrechte I 21301-k), zuletzt geändert am 4. Dezember 2001 (HmbGVBl. S. 528), sind zum Magdeburger Hafen und in den zur Norderelbe orientierten Fassaden auch schwache Farbtöne zulässig.

Die öffentlichkeitswirksamen Nutzungen Science Center (SPV 13) und Kreuzfahrtterminal/Hotel (SPV 21) sollen von weit her sichtbar auf sich aufmerksam machen können. Deshalb ist in § 2 Nummer 21.2 Satz 2 festgesetzt, dass an den zur Norderelbe orientierten Fassaden der Kerngebiete zwischen Magdeburger Hafen und New-Orleans-Straße sowie westlich der San-Francisco-Straße Großwerbeanlagen ausnahmsweise zulässig sind, wenn sie auf die Stätte der Leistung hinweisen.

## 5.5 Energieversorgung

Für die zentrale Warmwasserversorgung gilt: „Gebäude mit zentraler Warmwasserversorgung sind durch Anlagen erneuerbarer Energien zu versorgen, die 30 v.H. oder höherer Anteile des zu erwartenden Jahreswarmwasserbedarfs decken. Im begründeten Einzelfall können geringe Abweichungen aus gestalterischen, funktionalen oder technischen Gründen zugelassen werden. Elektrische Wärmepumpen sind nur zulässig, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Dezentrale Warmwasseranlagen sind nur dort zulässig, wo der tägliche Warmwasserbedarf bei 60 Grad Celsius weniger als 1 Liter je m<sup>2</sup> Nutzfläche beträgt“ (vgl. § 2 Nummer 18.1)

„Die Anforderungen nach Nummer 18.1 Sätze 1 und 2 können ausnahmsweise auch durch den Abschluss eines langjährigen Vertrags über die Lieferung von Brauchwasser mit dem von der Freien und Hansestadt Hamburg ausgewählten Wärmelieferanten erfüllt werden; für die Vertragsdauer gelten die Anforderungen der Nummer 18.1 dann als erfüllt“ (vgl. § 2 Nummer 18.2).

Für die Warmwasserversorgung ist ein möglichst hoher Anteil an erneuerbaren Energien zu nutzen, um gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes vom 25. Juni 1997 (HmbGVBl. S. 261), zuletzt geändert am 6. Juli 2006 (HmbGVBl. S. 404, 414), den Anteil dieser Wärmeversorgungsart zum Schutz des Klimas und zur Reduzierung des Primärenergieverbrauches zu erhöhen. Im Einzelfall kann von der Quote von 30 v.H. um bis zu 10 v.H. nach unten abgewichen werden, sofern stadtgestalterische, funktionale oder technische Gründe dies erfordern. Anlagen erneuerbarer Energien sind zum Beispiel thermi-

sche Solaranlagen, geothermische Anlagen, Biogasanlagen und Wärmepumpen.

Der Einbau von Solaranlagen im Neubau ist immer dann sinnvoll, wenn ein nennenswerter Warmwasserbedarf besteht, so dass eine zentrale Warmwasserversorgung aus energetischen Aspekten geboten ist. Dies ist in der Regel bei Wohngebäuden, Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften u.a. der Fall. Für Gebäude, die einen geringen Warmwasserbedarf haben, wie z.B. reine Geschäfts- und Bürogebäude, ist die zentrale Warmwasserversorgung aus erneuerbaren Energien nicht vorgeschrieben.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung zur Wärmeversorgung des Neubaugebietes westlich des Magdeburger Hafens sowie Ericus- und Brooktorkai wurde ein Vertragspartner ausgewählt, der die thermischen Solaranlagen zur Brauchwasserversorgung im vorgesehenen Umfang kostenneutral für die Investoren im Rahmen des Wärmelieferungsvertrages anbietet. Der geltende Wärmelieferungsvertrag zwischen Stadt und Vertragspartner wurde im Oktober 2003 geschlossen; hat eine Laufzeit von zehn Jahren und sieht die Installation und den Betrieb von ca. 1.800 m<sup>2</sup> Solarkollektorflächen für das Ausschreibungsgebiet (westliche HafenCity incl. Brooktorkai) vor. Die Solarkollektorflächen werden im Rahmen von Einzelverhandlungen zwischen Vertragspartner und Bauherren festgelegt.

„Für die Beheizung und die Bereitstellung des übrigen Warmwasserbedarfs ist die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen, sofern nicht Brennstoffzellen zur ausschließlichen Wärme- und Warmwasserversorgung eingesetzt werden“ (vgl. § 2 Nummer 19). Zur Vermeidung von Schadstoffemissionen und um den Anforderungen nachhaltiger städtebaulicher Entwicklung und den Zielsetzungen des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes zu entsprechen, wird für das Plangebiet die Festsetzung getroffen, dass die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen ist. Die Festsetzung erlaubt auch den Einsatz energetisch effizienter Wärmepumpen, die mit Strom aus regenerativen Energien betrieben werden, sofern der restliche Wärmebedarf durch das Wärmenetz abgedeckt wird.

## **5.6 Verkehr**

### **5.6.1. Straßenverkehrsfläche / Rettungswege**

Die Anbindung des Plangebiets an das Hauptverkehrsstraßennetz Hamburgs ist über die Straßen Überseeallee, Am Sandtorkai, Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße und Osakaallee gegeben. Die Osakaallee bildet gleichzeitig das südliche Teilstück der Achse Jungfernstieg, Domplatz, Überseequartier. Diese Straßen- und Wegeverbindung soll zu einer attraktiven Hauptfußwegeverbindung zwischen jetziger Innenstadt und HafenCity ausgebaut werden. Die Osakaallee ist auch aufgrund ihrer Funktion als wichtige Fußwegeverbindung und der Lage an der Uferpromenade des Magdeburger Hafens von besonderer städtebaulicher Bedeutung für das Überseequartier. Sie ist mit einer Breite von 24,6 m ausgewiesen und grenzt mit dem westlichen Gehweg unmittelbar an die Arkaden des Überseequartiers.

Die Rettungswegeanbindung des Plangebiets ist im Hochwasserfall sowohl über die Straßen Am Dalmannkai, Großer Grasbrook und über die Brücke Kibbelsteg (1. Rettungsweg), als auch über die zweite hoch liegenden Rettungswegeanbindung der HafenCity über Oberbaumbrücke, Brooktorkai, Shanghaibrücke, Shanghaiallee und Überseeallee gegeben.

Der südliche Abschnitt der - in diesem Bereich San-Francisco-Straße genannten und als Sammelstraße geplanten - neuen Nord-Süd-Achse wird in einer Breite von 27,3 m als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Im nördlichen Abschnitt verläuft der hier Am Sandtorpark genannte neue Straßenzug als Hauptverkehrsstraße und ist durch die Bebauungspläne Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1 und Hamburg-Altstadt 35 / HafenCity 3 gesichert. Der bis auf den außerhalb des Plangebiets gelegenen Rampenbereich zur Straße Am Sandtorkai hoch liegende Straßenzug Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße hat mit der Anbindung an Überseeallee und Am Dalmannkai sowohl Rettungswege- als auch Erschließungsfunktionen für das Überseequartier und den Bereich um den Strandkai. Gleichzeitig dient er als Zufahrtsstraße zum Kreuzfahrtterminal und Chikagokai (Anleger für Kreuzfahrtschiffe).

Die am südlichen Ende der San-Francisco-Straße vorgesehene Wendemöglichkeit muss von ihrer Dimensionierung her auch LKW in der Größenordnung Sattelzug und LKW mit Anhänger die Möglichkeit zum Wenden bieten, da der Fall nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese Fahrzeuge als Irrläufer vor den Toren des Kreuzfahrtterminals auftauchen und in diesem Bereich wenden müssen. In der festgesetzten Breite der öffentlichen Verkehrsfläche kann ein Wendehammer ohne Nutzungsbeschränkung mit einem Durchmesser von ca. 25 m plus Sicherheitsstreifen angeordnet werden.

Die Überseeallee wird mit einer Breite von 25 m festgesetzt und hat als hoch liegende Straße Erschließungsfunktion für die angrenzenden Baufelder. Zur Abwicklung der Fußgängerströme vom nördlichen in den südlichen Bereich des Überseequartiers muss die Überseeallee überquert werden. Gemäß der vorliegenden Straßenplanung kann die Querung unter Mitnutzung des Mittelstreifens verträglich abgewickelt werden.

Zwischen der Überseeallee und der San-Francisco-Straße ist über New-Orleans-Straße und den sog. Überseeplatz eine Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 22 m als zusätzliche Bügelerschließung festgesetzt. Außerdem ist in Verlängerung der Busanbrücke zwischen Osakaallee und Singapurstraße die Tokiostraße mit einer Breite von 18 m als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Beide Verkehrsflächen sind für die Erschließung der Baugebiete nicht unmittelbar erforderlich. Der Bebauungsplan ermöglicht hier weitere Straßenverkehrsflächen, die realisiert werden können, wenn dies aus öffentlichem Interesse erforderlich wird. Zurzeit besteht allerdings weder die Notwendigkeit noch die Absicht, in diesen Bereichen öffentliche Straßenverkehrsflächen herzustellen. Das Bebauungsplan sieht vor, dass diese zusätzlichen Erschließungsflächen durch Tiefgaragen unterbaut werden können.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde Straßenverkehrsfläche im Einmündungsbereich San-Francisco-Straße / Überseeplatz (Baufeld 15) in Kerngebiet geändert, das mit einem Gehrecht belegt ist. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderung nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung durchgeführt.

Die mit einer Breite von 18 m ausgewiesene Singapurstraße und das westliche Teilstück der Tokiostraße haben Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Baufelder. Die Straßenebenenflächen Am Sandtorkai (Flurstück 1920) wurden verbreitert um den dort geplanten Radweg, die erforderlichen Fußwegeflächen und die geplanten Baumstandorte aufnehmen zu können.

Das Überseequartier ist wie die gesamte HafenCity von einem engmaschigen Fuß- und Radwegenetz durchzogen. Neben dem Straßennetz mit seinen Geh- und Radwegen tragen hierzu auch Grün- und Platzflächen, Uferpromenaden, die lockere Gebäudestruktur mit relativ kurzen Blockkanten und die eingetragenen Geh- und Fahrrechte zur möglichen Nutzung von privaten Flächen bei. Eine wichtige Verknüpfung mit der bisherigen Innenstadt ist die geplante Fuß- und Radwegeverbindung an der Achse Osakaallee/Jungfernstieg. Eine überregionale Radwegeverbindung ist der durch das Plangebiet entlang der Überseeallee verlaufende Elberadweg.

Alle Hauptverkehrsstraßen weisen auf Grund der abzuwickelnden hohen Ziel- und Quellverkehrsbelastungen grundsätzlich vier Fahrstreifen auf, die an Knotenpunkten um zusätzliche Abbiegespuren ergänzt werden.

### **5.6.2 Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Die an den Magdeburger Hafen angrenzenden Flächen sind mit Ausnahme des Bereichs Baakenbrücke als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Fußgänger- und Radfahrerbereich - ausgewiesen. In diesen tiefer liegenden Zonen (5,4 m bis 5,8 m über NN) entsteht eine Promenade als attraktiver Aufenthaltsort am Wasser, die gleichzeitig Bestandteil der die HafenCity querenden Freiflächen und Wegeverbindungen ist.

Gemäß § 2 Nummer 22 sind die Flächen mit einem wasser- und luftdurchlässigen Aufbau herzustellen.

### **5.6.3 Stellplätze**

Kennzeichnendes Element zur leistungsgerechten Steuerung und Verflechtung des motorisierten Verkehrs des besucherintensiven Überseequartiers ist eine Konzentration von Anlagen für den ruhenden Verkehr (Parkgaragen) mit entsprechender Verkehrslenkung. Das Überseequartier wird daher großflächig durch Tiefgaragen unterbaut. Ausgenommen davon sind das Sondergebiet am Chikagokai mit der Zweckbestimmung Anleger für Kreuzfahrtschiffe, die Uferpromenade am Magdeburger Hafen, die öffentlich genutzten Straßenverkehrsflächen, das alte Hafenamt einschließlich der umgebenden Flächen und das Haltestellenbauwerks der U-Bahn unter dem sog. Amsterdamer Platz.

Im nördlich der Überseeallee gelegenen Plangebiet sind zwei überwiegend zweigeschossige Tiefgaragen vorgesehen. Davon befindet sich eine Tiefgarage unter dem außerhalb des eigentlichen Überseequartiers gelegenen nordwestlichen Block. Eine größere Tiefgarage erschließen das nördliche Überseequartier. Die Straßenverkehrsfläche (Tokiostraße) zwischen Singapurstraße und Osakaallee ist als Fläche für Tiefgaragen festgesetzt und kann durch Tiefgaragen unterbaut werden. Die Zufahrten zu den Tiefgaragen befinden sich an der Singapurstraße bzw. an der Überseeallee.

Für das südliche Plangebiet sind drei Tiefgaragen vorgesehen. Die nördliche Tiefgarage unterbaut die Fläche zwischen Überseeallee und dem U-Bahnbauwerk und umfasst auch den Einmündungsbereich der New-Orleans-Straße. Diese Tiefgarage ist mit einer Durchfahrt über den U-Bahn Tunnel hinweg mit der südlichen Tiefgarage verbunden, die die Fläche zwischen U-Bahn und Chikagokai umfasst. Die in diesem Bereich festgesetzten Straßenver-

kehrflächen (sog. Überseeplatz und New-Orleans-Straße) sind auch als Flächen für Tiefgaragen festgesetzt und können durch Tiefgaragen unterbaut werden. Der Bereich Science Center/Aquarium kann ebenfalls durch Tiefgaragenstellplätze unterbaut werden, wird aber voraussichtlich für Objekt bezogene anderweitige Bedarfe benötigt. Die dritte Tiefgarage im südlichen Plangebiet befindet sich unter dem Kreuzfahrtterminal/Hotel.

Die notwendigen Stellplätze für das Kreuzfahrtterminal und das Hotel sollen grundsätzlich in der Tiefgaragenebene untergebracht werden. Darüber hinaus kann es im Kreuzfahrtterminal jedoch erforderlich werden, weitere Stellplätze auch oberhalb der Höhe von 7,5 m über NN unterzubringen.

§ 2 Nummer 14 regelt: „In den Kern- und Mischgebieten sind notwendige Stellplätze nur in Tiefgaragen oder Garagengeschossen unterhalb der Höhe von 7,5 m über Normalnull (NN) zulässig. Geringfügige Abweichungen sind zulässig, wenn sie durch abweichende Straßenanschlusshöhen von über 7,5 m über NN begründet sind. Satz 1 findet im Bereich des Kreuzfahrtterminals (Flurstück 1957 der Gemarkung Altstadt-Süd) keine Anwendung.“ Mit dieser Festsetzung soll verhindert werden, dass in den Erdgeschosszonen Stellplätze untergebracht werden, die das Stadtbild beeinträchtigen würden und außerdem nicht zur gewünschten Belegung der Erdgeschosszonen beitragen könnten. Gleichzeitig sollen geringfügige Abweichungen möglich sein, da die konkreten Straßenausbauhöhen noch nicht feststehen und die Erdgeschossebenen sicherlich Anschluss an die jeweilige Straßenoberkante finden werden. Für das Kreuzfahrtterminal findet diese Festsetzung keine Anwendung, da hier im Erdgeschoss Reisebus-, Taxen- und ggf. auch Kurzzeitstellplätze untergebracht werden müssen.

Neben den Stellplätzen auf privatem Grund werden im Zuge der Realisierung des Straßennetzes auch öffentliche Parkplätze erstellt. Dabei soll die Anzahl der Parkstände bzw. der parkenden Autos ein städtebaulich verträgliches Maß nicht überschreiten, das in Abhängigkeit der anliegenden Nutzungen und der städtebaulichen Gesamtsituation zu ermitteln ist.

Von den öffentlichen Parkplätzen sind 3% als Behindertenparkplätze mit einer Breite von 3,5 m herzustellen und auszuweisen. Neben den Besucherparkplätzen für Wohnnutzung sind Parkplätze für Kurzparker vorgesehen.

In § 2 Nummer 9 ist festgesetzt, dass Tiefgaragen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Hintergrund dieser Festsetzung ist, dass die durch Baugrenzen ausgewiesenen Flächen allein nicht ausreichen, um die für das Überseequartier erforderlichen Stellplätze unterzubringen.

#### 5.6.4 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für die HafenCity muss die unmittelbare Verknüpfung mit der Innenstadt gewährleisten sowie eine schnelle und zuverlässige Verbindung sicherstellen und die beiden wichtigen Umsteigepunkte der Innenstadt, Jungfernstieg/Rathaus und Hauptbahnhof, direkt anbinden. Die Erschließung der HafenCity erfolgt durch Busverkehr und U-Bahn. Dafür wird eine neue U-Bahnlinie U4 eingerichtet. Die neue Trasse beginnt in der bestehenden Haltestelle „Jungfernstieg“ und wird in einem Bogen von Westen her unterirdisch in die HafenCity geführt. Dort entstehen die Haltestelle „Übersee-



quartier“ und die vorläufige Endhaltestelle „Lohsepark“. Zwei Ausgänge der Haltestelle „Überseequartier“ liegen südlich der Überseeallee im Westen und Osten des Platzbereiches, während sich ein weiterer Ausgang im geplanten öffentlichen „Grasbrookpark“ nördlich des Kreuzfahrtterminals außerhalb des Plangebietes befindet.

Die Haltestelle Überseequartier wird in einer Tiefe von etwa 11 m unter NN liegen (Bahnsteighöhe), so dass hier zwischen Bahnsteig und flutsicher auf ca. 8 m über NN aufgehöhter Oberfläche ein Höhenunterschied von etwa 19 m besteht. Die Haltestelle wird barrierefrei und mit heutigem Standard entsprechenden Informations- und Sicherheitssystemen ausgestattet.

Das Planfeststellungsverfahren für die U-Bahnlinie U4 wurde im Juli 2005 eingeleitet, der Planfeststellungsbeschluss nach § 28 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für den Bau der neuen U-Bahn-Linie vom 15. September 2006 liegt vor. Der Baubeginn für die U-Bahntrasse in die HafenCity erfolgt im Jahr 2007, die Inbetriebnahme der Haltestelle „Überseequartier“ soll im Jahr 2011 erfolgen.

Ergänzt wird die ÖPNV-Anbindung der HafenCity durch einen Fähranleger des HVV am nordwestlichen Ende des Baakenhafens.

#### **5.6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht**

Durch § 2 Nummer 15: „Die festgesetzten Gehrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, allgemein zugängige Gehwege anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Gehrechten sind zulässig.“ ist das gesamte Überseequartier mit Ausnahme der ohnehin öffentlich zugängigen Straßen- und Verkehrsflächen und des Sondergebiets mit Gehrechten für die Allgemeinheit belegt, auch unter Arkaden, Durchgängen und Auskragungen. Dadurch wird eine ständige öffentliche Zugänglichkeit für einen lebendigen Stadtteil gewährleistet. Die Herrichtung der Wegeflächen erfolgt durch das Investorenkonsortium auf Grundlage der vorausgegangenen Wettbewerbe.

Die Kerngebietsflächen über den sog. Amsterdamer Platz sind mit einem Geh- und Fahrrecht ausgewiesen. „Das festgesetzte Geh- und Fahrrecht umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg allgemein zugängige Gehwege anzulegen und zu unterhalten, ferner die Befugnis der Hamburger Hochbahn AG, Zufahrten zu den Zugängen zur unterirdischen Bahnanlage anzulegen und zu unterhalten“ (vgl. § 2 Nummer 16). Dadurch wird die öffentliche Zugänglichkeit sichergestellt und die Befahrbarkeit durch Wartungsfahrzeuge der Hamburger Hochbahn AG gewährleistet.

Das Sondergebiet wird von einem Regensiel mit Auslass in die Norderelbe gekreuzt. Das Siel ist mit einem 6 m breiten Leitungsrecht planrechtlich gesichert: „Das festgesetzte Leitungsrecht umfasst die Befugnis der Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Leitungsrecht sind zulässig. Nutzungen, welche die Herstellung beziehungsweise Verlegung sowie Unterhaltung unterirdischer Leitungen beeinträchtigen können, sind unzulässig“ (vgl. § 2 Nummer 17).

### **5.6.6 Unterirdische Bahnanlage**

Das Plangebiet wird von der geplanten U-Bahn-Linie U4 gekreuzt. Im Bereich unter dem sog. Amsterdamer Platz entsteht voraussichtlich bis zum Jahr 2011 die Haltestelle Überseequartier. Diese im September 2006 planfestgestellte unterirdische Bahnanlage ist in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

### **5.7 Plätze und Freiflächen, Promenade am Magdeburger Hafen**

Die öffentlichen Freiflächen der HafenCity mit ihren differenzierten Typologien und unterschiedlichen Vegetationsstrukturen unterstützen und ergänzen die städtebaulichen Besonderheiten der Einzelquartiere. Quartiersübergreifend bilden sie ein abgestuftes, nutzungsorientiertes und vernetztes System, welches in Verbindung mit den Wasserflächen sowohl der Erholung dient als auch der Aufnahme von übergeordneten und innerquartierlichen Rad- und Fußwegen. Freiflächen haben somit auch eine wesentliche Funktion bei der Verknüpfung der HafenCity mit der angrenzenden Hamburger Innenstadt. Darüber hinaus sind die zu schaffenden Freiflächen und Wegeverbindungen eine Ergänzung und Weiterführung des 1. Grünen Rings, der ausgehend von den Wallanlagen in das Gebiet der HafenCity und damit bis an die Elbe führt.

Das städtebauliche Konzept sieht im Überseequartier ein engmaschiges Wegenetz für den Fußgänger vor. Entlang des Magdeburger Hafens und durch die neue Diagonale sollen die Hauptläufe zwischen St. Annen und der Elbe entstehen. Die Belange der Fußgängerverkehr sind bei allen Erschließungen zu berücksichtigen. Die Stellung der Baukörper ermöglicht vielfältige Ost-West-Querungen des Überseequartiers. Wettergeschützte Straßenräume führen zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität insbesondere bei widrigen Witterungsbedingungen. Die festgesetzten Gehrechte gewährleisten für Jedermann eine rund um die Uhr öffentliche Zugänglichkeit.

Neben dem Boulevard ist die bestehende Osakaallee am Magdeburger Hafen die wichtigste Nord-Süd-Erschließung des Überseequartiers. Die Osakaallee ist geprägt durch eine tiefer liegende Promenade am Wasser, Arkaden auf der Westseite, dem besonderen Ort am alten Hafenamt und der solitären Architektur des Science Centers als Endpunkt des Quartiers an der Elbe. Blickbezüge zu bedeutenden Einrichtungen wie das Maritime Museum und die HafenCity-Universität über das Wasser hinweg steigern die Aufenthaltsqualität und unterstreichen die Bedeutung des Magdeburger Hafens als städtischen Wasserplatz industriellen Ursprungs. Die Promenade am Magdeburger Hafen ist so zu konzipieren, dass ein späterer Bau des Sperrwerkes im Mündungsbereich zur Norderelbe möglich ist (siehe Ziffer 5.9).

Zur Gestaltung der Freiräume des Überseequartiers wurde im Sommer/Herbst 2006 ein zweiphasiger Ideen- und Realisierungswettbewerb durchgeführt, der über das Überseequartier hinaus auch Bereiche östlich des Magdeburger Hafens und den St. Annen-Platz umfasst.

### **5.8 Immissionsschutz**

#### **5.8.1 Lärm**

In den Mischgebieten und in den mit „(A)“ und „(B)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete ist Wohnen allgemein bzw. ausnahmsweise zulässig. Es werden besondere Regelungen für

den Schutz der Nachtruhe der Bewohner im Plangebiet notwendig, da das Plangebiet durch das südlich angrenzende Hafengebiet mit verschiedenen Lärmquellen, wie Produktionslärm und Lärm aus dem Containerumschlag, vorbelastet ist. Künftige Bewohner müssen von einer vergleichsweise höheren Lärmbelastung ausgehen, die mit Blick auf die mit der herausragenden Lage verbundenen städtebaulichen Qualitäten hinnehmbar sind. Bei der Bewertung des vom Südufer der Norderelbe ausgehenden Industrie- und Gewerbelärms sind die Grenzwerte der TA-Lärm heranzuziehen, da diese Werte von den ansässigen Betrieben ausgeschöpft werden können. Geht man von diesen in Industriegebieten zulässigen Werten aus, würden nachts theoretisch erhebliche Überschreitungen im gesamten Plangebiet auftreten, die über den zu duldbaren Größen liegen würden. Lärmtechnische Untersuchungen haben ergeben, dass die theoretischen Werte zwar deutlich unterschritten werden, die heutige nächtliche Belastung mit um die 53 dB (A) die Beurteilungswerte für Wohnen jedoch überschreitet.

Im Rahmen des Abwägungsgebots wurde daher geprüft, in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3831), zuletzt geändert am 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470) bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen.

Dies geschieht durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder vom 24. Februar 2004. In dieser Hafenplanungsverordnung werden den Betrieben auf dem Südufer der Norderelbe mit Wirkung für die Zukunft Lärmkontingente für maximal zulässige Emissionen zugeordnet, so dass nachts ein Lärmimmissionswert von maximal ca. 53 dB (A) erreicht wird. Auf diese Weise können die derzeitigen Lärmemissionen aus dem Hafengebiet festgeschrieben werden.

Darüber hinaus ist es notwendig, weitere Lärmschutzmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu ergreifen. Zu diesem Zweck ist in den Festsetzungen eine Formulierung aufgenommen worden, die den Schutz von Schlafräumen (dazu gehören auch Kinderzimmer) durch die Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen mit einem Innenraumpegel von 30 dB(A) gewährleistet.

Hintergrund dieser Vorgehensweise sind folgende Überlegungen:

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

ßen vom überwiegenden Teil der Bevölkerung als zusätzliche Belästigung abgelehnt wird.

In diesem Fall ist es gerechtfertigt, das Schutzziel der ungestörten Nachtruhe – neben anderen Maßnahmen des Bebauungsplans – auch mittels der Festlegung eines Innenpegels für Schlafräume, durch passive bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erreichen.

Diese Vorgehensweise ist auch deshalb gerechtfertigt, da die Festlegung von Außenpegeln vorrangig den Schutz von Außenwohnbereichen gewährleisten soll. Einschränkend ist hier zu sagen, dass dies nach allgemeinen Lebensregeln vernünftigerweise nur für den Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr gelten kann. Für die Betrachtung der Nachtzeit wirkt der Außenpegel indirekt, d.h. er gewährleistet in erster Linie die Einhaltung eines Innenpegels.

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

Weitere wichtige Erkenntnisse der Anhörung waren, dass nach Aussage des UBA die ungestörte Nachtruhe - nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung - bei ca. 30 dB(A) im Rauminnen gegeben ist.

Weiterhin kann nach Aussage des UBA die ungestörte Nachtruhe, mit der Möglichkeit der Wahrnehmung von Hintergrundgeräuschen, durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen wie sie zuvor genannt worden sind, aber insbesondere auch durch besonders konstruierte Fensterlösungen wie z.B. Kastenfenster oder in ihrer Wirkungsweise ähnlichen Konstruktionen, die eine Pegelminderung von ca. 20 bis 25 dB(A) bringen, erreicht werden.

Diese Rahmenbedingungen können verbindlich und perspektivisch eingehalten werden, da durch die erlassene Hafenplanungsverordnung ein Immissionswert für das Plangebiet von ca. 53 dB(A) Außenpegel gewährleistet ist.

Des Weiteren sind die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten.

Für den Tag wird im Innenbereich auf einen Pegel von 40 dB(A) abgestellt. Bei Einhaltung dieses Wertes wird die ungestörte Kommunikation als gegeben angesehen.

Die Grenze der Gesundheitsgefährdung durch Lärm kann bei Lärmwerten angenommen werden, die über 60 dB(A) nachts erreichen. Sobald die Nachtwerte an allen Gebäudeseiten über 60 dB(A) liegen, ist eine Wohnnutzung im Kerngebiet bzw. die Ausweisung eines Mischgebiets nicht möglich. Existiert jedoch eine städtebaulich-qualitativ lärmabgewandte Seite und kann auf den Gebäudeseiten mit Überschreitungen von 60 dB(A) durch baulichen Schallschutz in Form von Doppelfassaden oder vergleichbaren Maßnahmen sichergestellt werden, dass die Werte unter 60 dB(A) liegen, sind Wohnanteile im Kerngebiet bzw. die Ausweisung eines Mischgebietes möglich.

Diese Vorgehensweise wird durch ein „Rechtsgutachten zum Spannungsfeld zwischen Hafenentwicklungsgesetz und dem Städtebaurecht“ aus dem Jahr 2004 gestützt. In dem Gutachten wird u.a. folgendes ausgesagt: „Zulässig kann es jedoch sein, durch Festsetzung von Lärmschutzwänden oder Wällen, durch Vorschriften über die Stellung von Baukörpern und

deren Nutzung sowie weitere Schutzmaßnahmen dafür zu sorgen, dass ein Gebiet der Wohnnutzung zugänglich gemacht wird, an dessen äußerem Rand gesundheitsgefährdende Immissionen eintreffen, die dann jedoch mittels im Plan festgesetzten Vorkehrungen für das Gebiet selbst unschädlich gemacht werden.“

Die o.g. Sachverhalte berücksichtigt der Bebauungsplan in § 2 Nummern 2, 3 und 6:

In den mit „(A)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete und in den Mischgebieten sind die Wohn- und Schlafräume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung von Wohn- und Schlafräumen an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume sowie für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Werden Schlafräume zusätzlich durch Hafenlärm beaufschlagt, muss durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sichergestellt werden, dass ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 2).

In den mit „(B)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind Wohnungen ausnahmsweise zulässig, sofern durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sichergestellt wird, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit und in den Wohnräumen während der Tagzeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) ein Innenraumpegel von 40 dB(A) nicht überschritten wird. Ferner haben die Außenwohnbereiche, die im Zusammenhang mit dem Schutz für Wohnräume stehen, unter Beachtung von Lüftungsvorrichtungen (gekipptem/teilgeöffnetem Fenster), einen Pegel im bebauten Außenwohnbereich am Tag von kleiner 65 dB(A) aufzuweisen. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Loggien bzw. Wintergärten im Zusammenhang mit dem Schutz für Schlafräume, dann ist in diesen Fällen ein Pegel im bebauten Außenwohnbereich von kleiner 55 dB(A) unter Beachtung von Lüftungsvorrichtungen (gekipptem/teilgeöffnetem Fenster) nachzuweisen (vgl. § 2 Nummer 3).

Innenraumpegel bei diesem Lösungsansatz bedeutet, dass das Wohn- bzw. Schlafzimmer als Aufenthaltsort gemeint ist und nicht bereits der auch zum Wohnbereich zu zählende Außenwohnbereich wie z.B. Terrassen, Balkone oder Loggien. Für den Außenwohnbereich, der in diesem Fall durch die verglasten Loggien bzw. Wintergärten gebildet wird, gilt ein Zielwert von weniger als 65 dB(A) am Tag, sofern bauliche Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Schutz für Wohnräume vorgesehen sind und von 55 dB(A), sofern der Schutz im Zusammenhang mit Schlafräumen steht. In beiden Fällen sind diese Werte unter Beachtung von Lüftungsmaßnahmen in Form bei gekipptem bzw. teilgeöffnetem Fenster zu sehen.

Sofern bei Wohngebäuden eine Anordnung von Wohn- und Schlafräumen sowie Kinderzimmern auf der lärmabgewandten Seite nicht möglich ist, ist an den mit „(a)“ bezeichneten Fassaden durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen.

len, dass vor den zum Lärm orientierten Wohn- und Schlafräumen ein Pegel im bebauten Außenwohnbereich von 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten wird.“ (vgl. § 2 Nummer 6).

In § 2 Nummer 5 wird festgesetzt, dass in den Kerngebieten und Mischgebieten bei gewerblichen Nutzungen für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden muss.

Durch diese Festsetzungen wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung 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.

Durch die vom Straßenverkehr und den Kreuzfahrtschiffen verursachten Lärmemissionen werden in den mit „(C)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete die für die Nutzung Wohnen zulässigen Grenzwerte überschritten. Nach § 2 Nummer 4 sind deswegen in den mit „(C)“ bezeichneten Flächen der Kerngebiete Wohnungen unzulässig. Ausnahmen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen.

### **5.8.2 Luftschadstoffe**

Im südlichen Teil des Plangebietes sind Konflikte mit den Emissionen der Kreuzfahrtschiffe zu erwarten (vgl. Ziffer 4.2.1.2). Da beim Überschreiten der gültigen Grenzwerte keine gesunden Wohnverhältnisse angenommen werden können, wird für diese Bereiche das Wohnen planungsrechtlich ausgeschlossen (siehe § 2 Nummer 4). Bei dieser Vorgehensweise wird davon ausgegangen, dass die passive Belüftung in Wohnungen nicht gewünscht ist.

Um gesunde Arbeitsverhältnisse für gewerbliche Nutzungen zu ermöglichen, sind Maßnahmen zur kontrollierten Belüftung notwendig, um die Schadstoffbelastung im Gebäudeinneren zu mindern. Aus diesem Grund wird in § 2 Nummer 7 festgesetzt, dass auf den mit „(D)“ bezeichneten Kerngebieten bauliche/ technische Vorkehrungen zur passiven Belüftung an den Gebäuden erforderlich sind, um gesunde Arbeitsverhältnisse gegenüber den während der Liegezeit von Kreuzfahrtschiffen entstehenden Luftverunreinigungen zu gewährleisten.

### **5.9 Hochwasserschutz**

Das Gebiet der HafenCity liegt zwischen der Norderelbe und der Hauptdeichlinie der Innenstadt. Das Plangebiet liegt, wie die Speicherstadt, im Überflutungsbereich der Elbe. Der Maßstab für das Hochwasserschutzkonzept wird dadurch definiert, dass im Plangebiet die gleiche Sicherheit gegen Sturmfluten erreicht wird, wie hinter der Hauptdeichlinie. Das erfordert eine Mindesthöhe der Aufhöhungsflächen von 7,5 m über NN. Diese Mindesthöhe ergibt sich aus dem aktuell gültigen Bemessungswasserstand. Langfristige Veränderungen des Bemessungswasserstandes können nicht ausgeschlossen werden.

Der südliche Bereich des Plangebiets einschließlich des Einmündungsbereichs zum Magdeburger Hafen befindet sich in Wind und Wellengang zugewandter Lage (Luvlage) an der Norderelbe. In diesen Randzonen müssen die Sockelzonen der Gebäude bis zu einer Höhe

von 8,5 m über NN geschützt bzw. die Höhe der umgebenden Freianlagen entsprechend angepasst sein. Dies wird durch Festsetzung der Mindesthöhe von 8,5 m bzw. 8,1 m über NN auf der Kaizone in der Planzeichnung gewährleistet.

Die derzeitigen Höhen der Straße Am Sandtorkai und die Einmündungsbereiche der Straßen Am Sandtorpark, Singapurstraße und Osakaallee sowie die Flächen um das alte Hafenamt liegen zwischen 5 m über NN und unter 7,5 m über NN. Diese Flächen sind damit bei Sturmflut gegen Überflutung nicht geschützt. In diesen Bereichen sind zum Zwecke des Hochwasserschutzes besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen. "An den Rändern der hochwassergefährdeten Bereiche sind zum Zwecke des Hochwasserschutzes soweit erforderlich zusätzliche besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen" (vgl. § 2 Nummer 20).

Anderweitige Nutzungen als Tiefgarage unterhalb der Ebene von 7,5 m über NN sind im Einzelfall entlang des Randes des Sockelgeschosses auf den zur Straße Am Sandtorkai gelegenen Baufeldern vorstellbar; lediglich das Wohnen ist nicht zulässig. Die Nutzungen in der Ebene unterhalb von 7,5 m über NN sind im Regelfall durch wasserdichte geschlossene Wände vor Hochwasser, Wellendruck und Treibgut zu schützen. Öffnungen in Flutschutzanlagen unterhalb der Mindesthöhe sind gemäß Flutschutzverordnung zu vermeiden.

Erstrecken sich Flutschutzanlagen entsprechend der vorgesehenen Tiefgaragenlösung über mehrere Grundstücke, so dass nur eine gemeinsame Sicherung vor Sturmfluten möglich ist oder sind mehrere Flutschutzanlagen auf unterschiedlichen Grundstücken durch Öffnungen miteinander verbunden, müssen für diese Grundstücke Flutschutzgemeinschaften als privatrechtliche Zusammenschlüsse gebildet werden.

Diese besonderen Maßnahmen für den Hochwasserschutz sind Teil der privaten Baumaßnahmen und sind – soweit es sich um abgrenzbare Vorhaben handelt – in der Regel nach § 55 des Hamburgischen Wassergesetzes planfeststellungs- oder genehmigungsbedürftig. Die am 1. Juli 2002 in Kraft getretene Flutschutzverordnung-HafenCity enthält zudem Regelungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung dem Sturmflutschutz dienender Anlagen und Einrichtungen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen zum Schutz vor Sturmfluten.

Zu jeder Phase der gebietsweisen Entwicklung der HafenCity ist eine Anordnung von Feuerwehrezufahrten erforderlich, durch die auch während der einige Stunden dauernden Sturmflut eine Zugänglichkeit jedes Einzelgebiets für Rettungsfahrzeuge und Krankentransporte gewährleistet ist. Die Achse Kibbelsteg / Großer Grasbrook ist zu einer hochwassergeschützten Feuerwehrezufahrt über den Zollkanal bis hinter die Hauptdeichlinie bei den Mühren hergestellt worden. Dieser hochwassergeschützte erste Rettungsweg der HafenCity dient auch der Erschließung des Plangebiets, das über die hochgelegte Straße Am Daimannkai daran angebunden ist. Gleichzeitig ist das Überseequartier auch an die mit dem Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 34 / HafenCity 2 initiierte zweite hochwassergeschützte Feuerwehrezufahrt über Oberbaumbrücke, Brooktorkai, Shanghaibrücke, Shanghaiallee, Überseeallee angebunden.

Die hochwassergefährdeten Bereiche sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Diese Bereiche liegen unterhalb von 7,5 m über NN.

Im Magdeburger Hafen ist als Bestandteil des langfristigen Konzeptes des Hochwasserschutzes der HafenCity ein Sperrwerkstandort vorgesehen. Das Konzept sieht vor, durch den Bau mehrerer Sperrwerke eine durchgehende Schutzlinie zu schaffen, mit der auch die Speicherstadt im Schutzbereich liegen würde. Mit einer Ausbauhöhe von ca. 8,3 m über NN würde es den Magdeburger Hafen im Mündungsbereich zur Norderelbe bei Sturmflut abriegeln und die beidseitig hoch liegenden Flächen östlich und westlich des Magdeburger Hafens verbinden. Ein späterer Platzbedarf von mindestens 20 x 20 m sollte schon jetzt auf öffentlichem Grund mit Zufahrtsmöglichkeit berücksichtigt werden und frei von Bebauung bleiben.

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

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

### **5.10.1 Baumschutz**

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

Für die große Linde neben dem denkmalgeschützten Gebäude des alten Hafenamtes, Osaallee (Flurstück 1932 der Gemarkung Altstadt-Süd), wird die Erhaltung von Einzelbäumen festgesetzt. Die Linde mit einem Kronendurchmesser von ca. 10 m und einem Grünvolumen von über 500 m<sup>3</sup> gehört zu den wenigen im Plangebiet vorhandenen Großbäumen. Der Baum bedarf eines über die Baumschutzverordnung hinausgehenden Schutzes, da er auf Grund seines Alters und seiner Größe neben den positiven Auswirkungen auf das Kleinklima auch wegen seiner exponierten Lage in unmittelbarer Nähe des denkmalgeschützten alten Hafenamtes das Stadtbild in diesem Bereich des Plangebiets entscheidend prägt.

### **5.10.2 Begrünungsmaßnahmen**

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage des Hamburger Staatsrätemodells ein Kompensationsbedarf für erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden ermittelt. Diese resultieren im Wesentlichen aus dem Verlust von Grünflächen, Bäumen und Ruderalflächen. Der entstehende Kompensationsbedarf kann im Plangebiet durch Minderungsmaßnahmen und Maßnahmen der Grünordnung ausgeglichen werden. Im Überseequartier sind zur Gliederung und Ausgestaltung der Freiraumsituation und der Biotopstruktur Vorschriften zur Mindestbegrünung festgesetzt. Diese Festsetzungen eines Mindestbegrünungsanteils tragen zur unmittelbaren Wohn- und Arbeitsplatzumfeldverbesserung bei und ermöglichen eine Begrünung des vegetationsarmen Gebiets.

#### **Promenade am Magdeburger Hafen**

Der Bebauungsplan setzt entlang des Magdeburger Hafens Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Die Gestaltung der Promenade erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse des Freiflächenwettbewerbs. Zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Abde-



ckung des Kompensationsbedarfs des überwiegend versiegelten Überseequartiers sind die Flächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Auf den mit „(H)“ bezeichneten Flächen sind die Geh- und Radwege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen (vgl. § 2 Nummer 22).

#### Dachbegrünungen

Die Dachflächen der überbauten Innenhöfe bei den überwiegend zum Wohnen genutzten Gebäuden im Mischgebiet sollen zur Verbesserung des Wohnklimas anteilig begrünt werden. In § 2 Nummer 23 ist daher festgelegt, dass die mit „(J)“ bezeichneten Dachflächen mit einem Anteil von mindestens 40 v. H. zu begrünen sind. Der festgesetzte Grünanteil gewährleistet eine Mindestbegrünung zur Klimaverbesserung und zur Gestaltung des Wohnumfeldes bei ausreichenden Freiräumen für die Wohnungsnutzer.

#### Straßenräume

Die durch das Plangebiet verlaufenden öffentlichen Straßen sollen im Rahmen der Verkehrsplanung beidseitig mit großkronigen Bäumen in einem Abstand von ca. 15 m begrünt werden, so dass ein geschlossener grüner Straßenraum mit hohem Grünvolumen und Wertigkeit für den Naturhaushalt und Artenschutz entsteht.

#### Freifläche Science Center

Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen der mit „(K)“ bezeichneten Flächen sind mit einem Anteil von mindestens 50 v. H. zu begrünen. (vgl. § 2 Nummer 24). Auf den unterbauten Grundstücksflächen soll durch die Festsetzung die Anpflanzung ökologisch und gestalterisch wirksamer Vegetation sichergestellt werden. In Abhängigkeit vom noch zu entwickelnden Entwurfskonzept des Science Center sollen durchwurzelbare Böden kultiviert, nutzbare Rasenflächen angelegt und Bäume und Sträucher gepflanzt werden. Der Siegerentwurf des Freiraumwettbewerbs für das Überseequartier sieht östlich des Science Centers eine Baumreihe vor.

Mit der Begrünung sollen eine langfristige Entwicklung und eine angemessene Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers gesichert werden, um Vegetationsschäden in Trockenperioden zu vermeiden. Darüber hinaus werden Ersatzlebensräume geschaffen, die zur Kompensation beitragen und die bessere Einbindung der mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen in den Freiraum ermöglichen.

### **5.11 Altlasten/Bodenbelastungen**

Die Flächen im Plangebiet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, sind gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB entsprechend gekennzeichnet (siehe Ziffer 4.2.4).

Unter der sandigen Auffüllung des Plangebiets befinden sich organische Weichschichten (Torf, Mudden, Klei) in verschiedenen Mächtigkeiten. Untersuchungen haben ergeben, dass in diesen organischen Weichschichten Bodengase (Methan und Kohlendioxid) in einem kritischen Umfang gebildet werden. Um Gefahren, die sich aus der Ansammlung dieser Gase ergeben könnten, zu vermeiden, sind für Gebäude bauliche Sicherungsmaßnahmen zur

Verhinderung von Gasansammlungen und Gaseintritten zu berücksichtigen (vgl. § 2 Nummer 25). Gassicherungsmaßnahmen bestehen z.B. aus:

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

Die detaillierten Sicherungsmaßnahmen werden von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren festgelegt und gemeinsam mit dem Bauherren an die Bauausführungen angepasst. Beim luftdurchlässigen Aufbau von Straßenverkehrsflächen, Fahr- und Gehwegflächen sowie ebenerdigen Stellplätzen muss sichergestellt werden, dass die Abdeckungen der vertikalen Dränageschicht gasdurchlässig diffusionsoffen gestaltet werden.

### **5.12 Denkmalschutz**

Im Plangebiet befindet sich an der Osakaallee (Flurstück 1932 der Gemarkung Altstadt-Süd) das 1885 / 86 errichtete, denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude der „II. Section der Baudeputation“, das zuletzt von Hamburg Port Authority (HPA, ehem. Strom- und Hafenaufbau) genutzt wurde. Es ist gemäß § 6 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes am 21. Dezember 2000 (Amtl. Anz. 2001 S. 25) unter der Nummer 1272 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Veränderungen am Gebäude unterliegen gemäß § 8 des Denkmalschutzgesetzes dem Genehmigungsvorbehalt des Denkmalschutzamtes.

### **5.13 Wasserflächen**

In den Bebauungsplan wurden drei Wasserflächen aufgenommen. Die nördliche Fläche (Flurstück 2047) grenzt im Norden an den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 34 / HafenCity 2 (im Verfahren) und im Osten an die Ortsteilgrenze Klostertor. Am Magdeburger Hafen wurde die Grenze des Plangebiets an den Verlauf der Hafengebietsgrenze angepasst: Südwestlich der Busanbrücke (vormals Magdeburger Brücke) wurde eine 4,5 m<sup>2</sup> große, zum Flurstück 2050 gehörende Wasserfläche und die von einem Gebäude an der Osakaallee (vormals Brooktor 11) überkragte ca. 177 m<sup>2</sup> große Wasserfläche (Flurstück 1031) in das Plangebiet aufgenommen und als Wasserfläche nachrichtlich übernommen.

## **6. Maßnahmen zur Verwirklichung**

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

## **7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne**

Das Plangebiet ist durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets vom 8. Juni 2004 (HmbGVBl. S. 253) aus dem Hafengebiet entlassen worden. Aufzulebende Bebauungspläne sind nicht vorhanden.

## **8. Flächen- und Kostenangaben**

### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 14,1 ha m<sup>2</sup> groß. Davon entfallen auf die Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung neu ca. 0,65 ha, auf öffentliche Straßenverkehrsflächen ca. 3,31 ha (davon neu ca. 2,24 ha) und auf das Sondergebiet neu ca. 1,4 ha.

### **8.2 Kostenangaben**

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg Kosten durch Straßen- und Sielbaumaßnahmen, Aufhöhung der Geländeflächen und der Herrichtung der Kaizonen.

Anlage zur Begründung

