

Begründung

zum Bebauungsplan Harburg 59
vom 20. Juni 2000

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt 1997 I Seite 2142, 1998 I Seite 137). Da das Verfahren bereits vor dem Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung, d.h. vor dem 1. Januar 1998, förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 BauGB nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss H 3/95 vom 13. Juni 1995 (Amtlicher Anzeiger Seite 1449) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 10. Juli 1996 und 13. Juni 1997 (Amtlicher Anzeiger 1996 Seite 2313, 1997 Seite 1401) stattgefunden. Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert, durch die die Grundzüge der Planung nicht berührt wurden. Die Änderungen konnten daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs über die Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen wurde beachtet.

2. Anlass der Planung

Durch den Bebauungsplan sollen in einem Teilbereich des Harburger Binnenhafens, der unmittelbar nördlich der Harburger Innenstadt in zentraler Lage liegt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Ziele der sogenannten Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen geschaffen werden. Anlass der Entwicklungsplanung war u.a. die sehr wechselhafte Geschichte des Binnenhafens von der mittelalterlichen Stadtgründung, über die frühneuzeitliche Stadtentwicklung auf der Grundlage eines expansiven Güterumschlages bis hin zur Verfestigung der Kautschuk- und Ölsaatenverarbeitenden Industrie sowie der damit eng verbundenen Futtermittel-, Maschinen- und Anlagenproduktion bis in die 50er Jahre dieses Jahrhunderts. In der Folge des sukzessiven Rückgangs der ursprünglichen Industrieproduktion sind seit den 60er Jahren im Rahmen eines langfristigen Strukturwandels andere Nutzungen in den Binnenhafen eingedrungen. Parallel dazu fielen andere untergenutzte Flächen brach (im Plangebiet z.B. der Güterbahnhof). Diese Entwicklung sowie die 1987 vollzogene Schließung eines Futtermittel- und eines Waschmittelwerkes zwischen Schellerdamm und Westlichem Bahnhofskanal gaben u.a. akuten Anlass, im Rahmen der Entwicklungsplanung über die zukünftige

Gestaltung und Nutzungsstruktur des Binnenhafens nachzudenken. Der Binnenhafen ist von einer sehr heterogenen Nutzungsstruktur geprägt.

Ziel der Entwicklungsplanung ist es, verfügbar gewordene Flächen einer Nutzung zuzuführen, die der hochwertigen Lage des Standortes entspricht. Gleichzeitig sollen die vorhandenen Nutzungspotentiale sowie der Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten vorhandener Firmen ggf. auch auf außerhalb des Binnenhafens liegenden Flächen gesichert und weiterentwickelt werden.

Das Plangebiet weist aufgrund seiner Dimension, der Nähe zur Harburger Innenstadt, dem guten Anschluss an das öffentliche Nahverkehrssystem, seiner städtebaulichen und topographischen Qualitäten sowie der vorhandenen Entwicklungspotentiale eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Entwicklung des Bezirkes insgesamt auf.

Durch den Bebauungsplan wird die Möglichkeit zur Schaffung neuer Arbeitsflächenpotentiale eröffnet. Zur Zeit sind auf der Güterbahnhofsfläche ca. 64 Personen beschäftigt. Eine mögliche Bruttogeschossfläche von fast 29.000 m² in den Gewerbegebieten und fast 60.000 m² in den Kerngebieten auf der Güterbahnhofsfläche wird ein Vielfaches an Arbeitsplätzen ermöglichen. Die umliegenden Betriebe und industriellen Nutzungen werden durch die neuen Nutzungen jedoch nicht beeinträchtigt.

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 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gemischte Bauflächen dar. Die Nartenstraße ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

3.1.2 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) sieht für das Plangebiet verdichteten Stadtraum und eine Grünanlage am Östlichen Bahnhofskanal vor.

3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Der Baustufenplan Harburg vom 28. Dezember 1954 (Amtlicher Anzeiger 1955 Seite 141) weist für die Flächen beiderseits des Schellerdamms und nördlich der Nar-

tenstraße Industriegebiet und für die restlichen Flächen des Güterbahnhofs Eisenbahnflächen aus.

Der Teilbebauungsplan TB 241 vom 29. März 1955 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 155) weist für die Nartenstraße Straßenfläche aus. Im Bebauungsplan Harburg 25 / Heimfeld 18 vom 14. November 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 311) wird für die Straße Karnapp Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

3.2.2 Denkmalschutz

Für die Gebäude Schellerdamm 2, 2a und 4 ist der bestehende Denkmalschutz nachrichtlich übernommen worden. Das Gebäude Schellerdamm 2, die ehemalige Produktionsstätte der Harburger Mühlenbetriebe, wurde am 10. Dezember 1991 unter der Nummer 984 in die Denkmalliste eingetragen. Das ehemalige Kaufmannshaus Schellerdamm 4 mit dem wasserseitigen Speicher (erbaut ca. 1850) sowie dem Verbindungsbau (erbaut ca. 1930) wurde am 10. Mai 1994 unter der Nummer 1040 in die Denkmalliste eingetragen. Die Gesamtanlage Schellerdamm 2a, nördlich von Nummer 4, bestehend aus dem Vorderhaus und dem Speicher, belegen auf dem Flurstück 4629, wurde am 25. März 1996 unter der Nummer 1079 ebenfalls in die Denkmalliste eingetragen. Nach der öffentlichen Auslegung wurden die Güterhalle (Schellerdamm 19) und das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Harburger Bahnhofs (erbaut etwa um 1870 - Schellerdamm 21) - Ziegelbauten im Rundbogenstil mit Datum vom 3. November 1998 (Amtlicher Anzeiger Seite 3121) unter der Nummer 1205 in die Denkmalliste eingetragen und entsprechend als Gebäudegruppe nach der öffentlichen Auslegung nachrichtlich übernommen worden (siehe hierzu auch Ziffer 4.5).

3.2.3 Erhaltungsbereich

Für die Flächen beiderseits des Schellerdamms und in einem Teilbereich nördlich der Nartenstraße gilt die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Harburg (Harburger Binnenhafen) vom 6. Juli 1993 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 155) nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs (siehe auch Ziffer 4.6).

3.2.4 Altlastenverdächtige Flächen

Im Plangebiet befinden sich fünfzehn Flächen, für die aufgrund der bis in das letzte Jahrhundert zurückreichenden industriellen und gewerblichen Nutzung bzw. Nutzung als Güterbahnhof der Verdacht auf Bodenverunreinigungen besteht (siehe Ziffer 4.16).

3.2.5 Zivilschutzeinrichtungen

Im Plangebiet befinden sich zwei Zivilschutzeinrichtungen. An der Brücke Nartenstraße über den Östlichen Bahnhofskanal liegt ein Schutzraum, am Karnapp befindet sich ein

Brunnen. Diese Bauwerke unterliegen den Bestimmungen des Schutzbaugesetzes vom 9. September 1965 (Bundesgesetzblatt I Seite 1232), zuletzt geändert am 14. September 1994 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2325, 2384 und 2386). Ohne Genehmigung der zuständigen Behörde dürfen die Schutzbauwerke weder beseitigt noch baulich so verändert werden, dass der Verwendungszweck beeinträchtigt wird. Eingeschlossen in das Veränderungs- und Beseitigungsverbot ist auch der notwendige freie Zugang. Außerdem muss die Trümmerfreiheit des Ein- und Ausgangs des Schutzraumes erhalten bleiben.

3.2.6 Kampfmittelverdachtsflächen

Für das Plangebiet besteht Bombenblindgängerverdacht. Bei Bauaktivitäten ist sicherzustellen, dass die für die Kampfmittelräumung zuständige Stelle diesen Bereich zuvor prüft und gegebenenfalls saniert.

3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen

Die damalige Senatskommission für Umweltpolitik und Stadtentwicklung leitete im November 1990 eine Entwicklungsplanung für den Harburger Binnenhafen ein. Von der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr wurde dann im September 1995 der Orientierungsrahmen Harburger Binnenhafen beschlossen. Der Orientierungsrahmen bildet die inhaltliche Grundlage für den Bebauungsplan.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans stellt die "Nutzungsstruktur" des Orientierungsrahmens auf dem Güterbahnhof Mischungsfreundliches Gewerbe und Wohnen mit einer vier- bis sechsgeschossigen Bebauung und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6 bis 2,0 dar.

Zwei in Ost-West-Richtung verlaufende Grünzüge und eine Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Östlichen Bahnhofskanals gliedern das Gebiet.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Planstraße. Das kleinteilige Mischgebiet am Karnapp wird bestandsgemäß mit einer Mischnutzung dargestellt. Für den Streifen westlich des Schellerdamms und nördlich der Nartenstraße werden die zukünftigen Nutzungsschwerpunkte Dienstleistung, Handel, Versorgung, Freizeit und Kultur definiert. Das Silo nördlich der Nartenstraße ist für eine Mischnutzung vorgesehen. Die Fläche zwischen Nartenstraße und Verkehrshafen (außerhalb des Planbereichs) soll zur Konfliktvermeidung als Übergangszone zwischen Hafennutzungen und städtischen Nutzungen (ausgenommen Wohnen) entwickelt werden.

3.4 Bestand

Güterbahnhofsfläche / Östlich Schellerdamm

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Hamburg-Harburg bilden den Kernbereich des Plangebiets. Die Topographie des Güterbahnhofs ist geprägt durch in Nord-Süd-Richtung verlaufende Gleisanlagen und einige ebenfalls in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete ein- bis zweigeschossige Gebäude (Schuppen, Lager für Kohlen, Spedition). Diese Grundstücksflächen (Flurstücke 3520, 3517, 4354 und 3615) wurden zwischenzeitlich entwidmet, weil sie für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlich sind.

Die Gleisstruktur und einige andere historische Elemente erinnern an die ehemalige Nutzung als Harburger Kopfbahnhof. Von denkmalpflegerischem Wert sind zwei alte Bahngebäude: die Güterhalle (Schellerdamm 19) und das Verwaltungsgebäude des ehemaligen Harburger Bahnhofs (erbaut etwa um 1870 - Schellerdamm 21) - Ziegelbauten im Rundbogenstil. Diese Gebäude sind mit Datum vom 3. November 1998 unter der Nummer 1205 in die Denkmalliste eingetragen worden und entsprechend als Gebäudegruppe nach der öffentlichen Auslegung nachrichtlich übernommen worden (siehe hierzu auch Ziffer 4.5). Zudem befinden sich Reste der Industrieanschlussgleise mit zwei antriebslosen Drehscheiben (Flurstück 4354) im Plangebiet.

Eine oberirdische Hochspannungsleitung (110 kV) überquert den nördlichen Teil des Güterbahnhofs von Nordost nach Südwest und mündet in einen Hochspannungsmast auf dem Flurstück 4355 am Schellerdamm. Vom Hochspannungsmast werden die Leitungen unterirdisch weitergeführt. Sie queren den Schellerdamm und verlaufen weiter im westlichen Gehweg in südlicher Richtung, wo sie die Straße Karnapp kreuzen.

Das gemischt genutzte Gebiet im Südwesten des Güterbahnhofs ist durch eine kleinteilige, ein- bis dreigeschossige Bebauung geprägt. Auffallend sind vor allem ein intaktes eingeschossiges Kleinwohnhaus (Karnapp 30) mit teilweise freiliegender Fachwerkkonstruktion unter einem ungeteilten traufständigen Dach und ein dreigeschossiges Etagenhäuser mit einer Fassade im Renaissancestil (Karnapp 31). Eine denkmalschutzrechtliche Unterschutzstellung der Gebäude wird derzeit nicht verfolgt.

Prägend ist eine Mischung aus Wohnen, Handwerks- und kleinen Gewerbebetrieben. Die ehemalige Tankstelle an der Ecke Karnapp/Schellerdamm wird als Kiosk genutzt (Flurstück 3615). Nördlich daran anschließend befinden sich ein Kfz-Betrieb, eine Autolackiererei und ein KFZ-Zubehörhandel (Flurstück 4354).

Im Südosten des Plangebiets am Karnapp sind ein Gabelstapler-Service und ein Brennstoffhandel (Flurstück 3520) angesiedelt. Entlang des Östlichen Bahnhofskanals befinden sich derzeit ca. 20 Schiffs Liegeplätze.

Eine zwischenzeitlich instandgesetzte Fußgängerbrücke über die Buxtehuder Straße (B 73) und die Bahngleise stellt die Verbindung vom Karnapp zur Harburger Innenstadt her.

Nördlich Nartenstraße

Nördlich der Nartenstraße befinden sich ein Getreidesilo (Nartenstraße 1 - 3, Flurstücke 885, 3299, 3300 und 2962) und ein Schrottverwertungsbetrieb (Nartenstraße 13 -17, Flurstück 884. Die geplante Verlagerung des Schrottverwertungsbetriebes zum Roß- und Chilikai wird durch Abriss der dort vorhandenen Baulichkeiten (diverse Schuppen, Kühlhaus) betrieben.

Westlich Schellerdamm

Auf der Westseite des Schellerdamms hat sich in den letzten Jahren ein Umnutzungsprozess vollzogen. Ehemals industriell genutzte Gebäude werden mittlerweile durch Büros genutzt. Die ehemalige Getreidemühle (Schellerdamm 2, Flurstück 4630) steht zur Zeit leer.

In den beiden südlich angrenzenden Gebäuden Schellerdamm 2a (Flurstück 4629) und 4 (Flurstück 1001) sind Büronutzungen angesiedelt.

Für das ehemalige Getreidesilo (Schellerdamm 16, Flurstück 3076) laufen die Planungen für eine Umnutzung zum Studentenwohnheim mit Büronutzung in den oberen Geschossen und einer gastronomischen Nutzung im Erdgeschoss. Daran anschließend befindet sich ein weiteres Bürogebäude (Schellerdamm 20-24, Flurstück 998) mit einer gastronomischen Nutzung im Untergeschoss. Auf der Rückseite des Gebäudes verläuft ein Holzsteg im Westlichen Bahnhofskanal. Eine überdachte Brücke über den Westlichen Bahnhofskanal verbindet das Gebäude Schellerdamm 24 im vierten Geschöß mit dem westlich außerhalb des Plangebiets liegenden Palmspeicher.

Den Abschluss im Eckbereich Schellerdamm/ Karnapp (Karnapp 26, Flurstück 997) bildet ein dreigeschossiges Etagenhaus von 1861, das sich in einem relativ schlechten baulichen Zustand befindet, jedoch von historischem Interesse ist.

Die Höhe der Gebäude Schellerdamm 2 (Flurstück 4630) beträgt entlang des Schellerdamms 24 m und zum Westlichen Bahnhofskanal ca. 25 m über dem Straßenniveau des Schellerdamms. Ein Gebäudeteil ragt mit einer Höhe von 28,60 m heraus. Die Höhe des Gebäudes Schellerdamm 2a (Flurstück 4629) beträgt im rückwärtigen Bereich 25 m, im vorderen Bereich 18 m. Die Höhe des Gebäudes Schellerdamm 4 (Flurstück 1001) beläuft sich ebenfalls auf 18 m. Die Höhe des Silos (Flurstück 3076) beträgt 44 m, die Höhe der südlich angrenzenden Gebäude (Schellerdamm 20-24, Flurstück 998) beläuft sich

auf 19 m. Lediglich zwei Gebäudeteile ragen mit 29 m bzw. 31 m aus dieser Höhe heraus. Das dreigeschossige Etagenhaus (Flurstück 997) hat eine Höhe von ca. 17 m.

Die Hoffläche am Karnapp (Flurstück 998) wird derzeit für Stellplätze genutzt. Auf diesem Flurstück befindet sich die Netzstation Nr. 5795 der Hamburgischen Electricitäts-Werke AG. Diese Netzstation und die zur Netzstation führenden Kabel müssen aus versorgungstechnischen Gründen auch weiterhin erhalten bleiben.

4. Planinhalt und Abwägung

4.1 Kerngebiet

Güterbahnhofsfläche / Östlich Schellerdamm

Für die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Flurstücke 4354 und 3517 teilweise sowie für die Flurstücke 4632, 4631, 4356, 4355 und 4252) wurden Flächenausweisungen ohne Festsetzung einer Bauweise bestimmt, um einen Gestaltungsspielraum für die zukünftige Bebauung, die im Rahmen von Realisierungswettbewerben gefunden werden soll, zu bieten. Eine geschlossene Bauweise soll für die Wettbewerbe nicht präjudiziert werden, da auch mit anderen baulichen Möglichkeiten als einer geschlossenen Bauweise, wie z. B. Atriumbildungen, Verglasungen etc. die Herstellung einer lärmabgewandten Seite vorstellbar ist. Die vorhandenen Betriebe (Gebäudereinigung - Flurstück 4252, Rollfuhrunternehmen einschließlich Lagerhalle, Kiosk und ein HEW-Gebäude - alle Flurstück 4354) genießen Bestandsschutz, eine planungsrechtliche Absicherung an diesen Standorten würde den Zielsetzungen der Entwicklungsplanung widersprechen. Eine Verlagerung bzw. Neuordnung dieser Betriebe in das ausgewiesene Gewerbegebiet soll mittelfristig angestrebt werden.

Entlang des Schellerdamms wurde im Hinblick auf ein ansprechendes Erscheinungsbild durch die Ausweisung einer Baulinie eine raumbildende straßenbegleitende Bebauung vorgesehen.

Für die Kerngebiete auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sowie für die unmittelbar beidseitig des Schellerdamms angrenzenden Kerngebietsflächen wird eine Bebauung mit vier Vollgeschossen vorgesehen. Hierdurch soll Bezug auf den Höhenmaßstab der westlich angrenzenden Bebauung genommen werden. Die Grundflächenzahl (GRZ) wird im Verlauf des Schellerdamms, der Nartenstraße und im Baugebiet am Östlichen Bahnhofskanal mit 0,8 und die Geschossflächenzahl (GFZ) mit 2,2 festgesetzt. Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479), sind nicht voll ausgeschöpft worden, um den für dieses Gebiet zur Freiraumgestaltung notwendigen Grünanteil realisieren zu können (vgl. § 2 Nummer 12 sowie sog. Entwicklungsplanung Har-

burger Binnenhafen). Die Festsetzung in den mit „F“ bezeichneten Kerngebieten ist getroffen worden, um einen Begrünungsanteil von mindestens 20 vom Hundert der Grundstücksflächen mit Bäumen und Sträuchern sicherzustellen (vgl. § 2 Nummer 12). Die Geschossflächenzahl von 2,2 beinhaltet einen Nutzungsspielraum für die beiden unteren Geschosse auch hinsichtlich der Gebäudetiefen im rückwärtigen Bereich.

Die angestrebte Wohnnutzung ist eine der Zielsetzungen der Entwicklungsplanung zum Harburger Binnenhafen, wonach neben einer gewerblichen Nutzung auch eine Wohnnutzung angestrebt wird. Sie ist aufgrund der Ergebnisse der im Jahre 1996 durchgeführten Lärmtechnischen Untersuchung sowie des im Jahre 1997 Geruchsgutachtens (siehe hierzu Ziffer 4.11) als vertretbar anzusehen. Um diese verträgliche Nutzungsmischung zu erreichen, wird entlang des Schellerdamm eine Wohnnutzung über dem zweiten Vollgeschos als allgemein zulässig festgesetzt. Die beiden unteren Geschosse sollen aufgrund einer möglichen größeren Bautiefe typischen Kerngebiets-Nutzungen vorbehalten bleiben. Durch die in den unteren Geschossen ungünstigeren Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse und die Lärmsituation am Schellerdamm bieten die oberen Geschosse günstigere Wohnverhältnisse. Die Wohnungen am Schellerdamm sind nicht zwingend vorgeschrieben, so das hier auch kerngebietstypische Nutzungen realisiert werden können. Planerische Zielsetzung des Bebauungsplans ist, nur einen untergeordneten Teil Wohnnutzung vorzusehen, der Gebietscharakter des Kerngebietes soll durch die geplante Wohnnutzung nicht beeinträchtigt werden.

Für die inneren Bereiche und das Baugebiet am Karnapp ist ebenfalls eine Bebauung mit vier Vollgeschossen vorgesehen. Die Höhenfestsetzung der Gebäude orientiert sich an den Ergebnissen der Entwicklungsplanung zum Harburger Binnenhafen, die u.a. auch die vorhandenen ein- bis dreigeschossigen Fachwerkbauten sowie die viergeschossigen Putzbauten als erhaltenswert eingestuft hat. Die Ausweisung eines viergeschossigen Kerngebiets fügt sich somit nahtlos in die vorhandene Bausubstanz ein. Die geringere Grundflächenzahl von 0,6 und die Geschossflächenzahl von 2,0 wurden aufgrund des allgemein zulässigen Wohnanteils festgesetzt. Mit der geringeren Grundflächenzahl soll eine höhere Freiraumqualität für den möglichen Wohnungsbau sichergestellt werden.

In den mit „C“ bezeichneten Kerngebieten ist eine Wohnnutzung bis maximal 45 vom Hundert der festgesetzten Geschossfläche allgemein zulässig (vgl. § 2 Nummer 2 Satz 2). Mit dieser Festsetzung soll die Wohnnutzung im Gebiet und damit auch die beabsichtigte Mischnutzung, die eine wesentliche Zielsetzung der Entwicklungsplanung darstellt, ermöglicht werden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Ausweisung des Wohnanteils auf einen nicht mehr zwingenden, sondern nur noch allgemein zulässigen Anteil von maximal 45 vom Hundert der Geschossfläche reduziert. Mit dieser Änderung soll das Ziel einer Nutzungsmischung neuen Typs möglichst konfliktfrei umgesetzt werden. Durch die Be-

schränkung des Wohnanteils soll einerseits gewerblichen Nutzungen bei der Ansiedlung Vorrang eingeräumt werden, andererseits soll die Möglichkeit einer Wohnnutzung in begrenztem Umfang unter Beachtung der Ergebnisse des Geruchsgutachtens Rechnung getragen werden. Das 1997 durchgeführte Geruchsgutachten hat ergeben, das im Plangebiet zum Teil mit einer erheblichen Geruchsbelästigung zu rechnen ist, die aber als nicht gesundheitsgefährdend eingestuft wird und mit einer Wohnnutzung grundsätzlich nicht entgegensteht (siehe Ziffer 4.11). Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Die 1996 durchgeführte Lärmtechnische Untersuchung hat gezeigt, das durch entsprechende bauliche Vorkehrungen die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte für die angestrebte Mischnutzung in den inneren Bereichen des Plangebiets erreichbar ist. Die Grenzwerte der TA-Luft werden bezüglich anorganischer Gase und der Komponenten Schwebstaub, Staubniederschlag und der Blei- und Cadmiumdeposition deutlich unterschritten (siehe Ziffer 4.11).

In den mit „B“ bezeichneten Kerngebieten werden Ausnahmen für sonstige Wohnungen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 2 Satz 1). Mit dieser Festsetzung soll am Östlichen Bahnhofskanal eine Übergangszone mit einer Nutzungsstaffelung ohne Wohnnutzung zum östlich angrenzenden Industriegebiet sichergestellt werden, damit Nutzungskonflikte vermieden werden, denn die 1996 durchgeführte Lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, das für die Nachtzeit mit einer Überschreitung des Orientierungswertes in diesem Bereich zu rechnen ist. Der Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nach § 7 Absatz 2 Nummer 6 der Baunutzungsverordnung in allen mit „B“ bezeichneten Kerngebieten wurde aufgrund der Anregungen nach der öffentlichen Auslegung herausgenommen. Dieser Ausschluss stellte eine unverhältnismäßige Härte dar, da selbst in Industrie- und Gewerbegebieten diese Nutzung ausnahmsweise zulässig ist. Außerdem wurden bei der geänderten Planung im südlichen Kerngebiet am Karnapp mit der Festsetzung „B“ Ausnahmen für sonstige Wohnungen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen. Damit soll zum östlich angrenzenden Industriegebiet (außerhalb des Plangebiets) eine weitere Nutzungsstaffelung erzielt werden. Diese Änderungen berühren nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Eine Ausweisung als Gewerbegebiet ist nicht erforderlich, weil die Ansiedlung von Büronutzungen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben, wie z.B. hafenbezogene Nutzungen gem. Orientierungsrahmen, auch durch eine Kerngebietsausweisung ermöglicht werden kann. Konflikte zwischen den gewerblichen Nutzungen und der angestreb-

ten Wohnnutzung werden durch die in § 2 Nummer 8 getroffenen schalltechnischen Maßnahmen (siehe Ziffer 4.11) ausgeschlossen.

Die von Nordost nach Südwest das nördliche Baugebiet querende Hochspannungsleitung, die in der Planzeichnung als vorhandene oberirdische Elektrizitätsleitung gekennzeichnet wurde, würde eine erhebliche Nutzungseinschränkung für das Gebiet darstellen. Sie soll daher in diesem Bereich zu Lasten des Vorhabenträgers verlegt werden.

Nördlich Nartenstraße

Die Flächen zwischen Nartenstraße und Verkehrshafen (Flurstücke 885, 3299, 3300, 2962, 884) sollen zur Konfliktvermeidung als Übergangszone zwischen Hafennutzungen und städtischen Nutzungen (ausgenommen Wohnen) entwickelt werden. Für das Baugebiet nördlich der Nartenstraße wird im Westen sechsgeschossige Bebauung und eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung sind nicht voll ausgeschöpft worden, um den nach der Entwicklungsplanung für dieses Gebiet zur Freiraumgestaltung notwendigen Grünanteil von 20 vom Hundert (v.H.) zu realisieren. Hierzu ist in § 2 Nummer 12 festgesetzt, das in den mit „F“ gekennzeichneten Kerngebieten ein Flächenanteil von 20 v.H. der Grundstücke mit Bäumen oder Sträuchern zu begrünen ist. Mit den Festsetzungen soll ein städtebaulicher Bezug zur südlich der Nartenstraße angrenzenden Bebauung westlich des Schellerdamms genommen werden. Eine Sechsgeschossigkeit entspricht in etwa der vorhandenen Gebäudehöhe von 24 m südlich der Nartenstraße. Im östlichen Bereich wird eine viergeschossige Bebauung, eine Grundflächenzahl von 0,6 und eine Geschossflächenzahl von 2,2 festgesetzt. Die GRZ von 0,6 wurde gewählt, um auf dieser städtebaulich hochwertigen Fläche eine angemessene Freiflächenqualität zu ermöglichen. Die Zonen am Verkehrshafen und an der Nartenstraße sollen zugunsten gestalteter Vorplatzbereiche von einer Bebauung freigehalten werden. Durch die Festsetzung einer Baugrenze wird daher die bebaubare Fläche eingeschränkt, so das nur noch eine GRZ von 0,6 realisierbar ist. Städtebauliches Ziel ist es, auf dieser Fläche eine baulich durchlässige Struktur zu schaffen, um eine optische Verbindung von Süden über die Nartenstraße zum Verkehrshafen und damit den Wasserbezug über Blickbeziehungen zu erhalten. Zum anderen soll in der Höhenentwicklung durch die festgesetzte Geschossigkeit ein städtebaulicher Bezug zur südlich angrenzenden viergeschossigen Bebauung auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände hergestellt werden. Die GFZ von 2,2 wurde dem Umfeld entsprechend übernommen, um hier ebenfalls den gewünschten städtebaulichen Übergang zu erzielen. Aufgrund von Anregungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde auf die Ausweisung einer offenen Bauweise verzichtet. Die bauliche Ausgestaltung dieses Bereiches, die eine Bruttogeschossfläche (BGF) von ca. 11.200 m² ermöglicht, soll anhand eines konkreten Projektes im Baugenehmigungsverfahren geregelt werden. Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Der zur Zeit auf der Fläche ansässige Schrottverwertungsbetrieb (Flurstück 884) soll gemäß Senatsbeschluss vom 17. Oktober 1995 verlagert werden. Zur Zeit werden die auf dem Roß- und Chilikai befindlichen Baulichkeiten abgerissen, um dann als Ausweichgrundstück für die Verlagerung des Betriebes zu dienen. Diese Verlagerung ist eine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der planerischen Ziele des Bebauungsplans. Gemäß der Entwicklungsplanung ist die Fläche zwischen Verkehrshafen und Nartenstraße eine städtebaulich hochwertige Fläche. Sie stellt den Übergang zwischen dem Güterbahnhofsgelände mit seinem Entwicklungspotential und dem Verkehrshafen mit den ergänzenden Gestaltungsqualitäten eines Hafengewässers her. Daher wurde als Zielsetzung die Schaffung einer Übergangszone mit dem Schwerpunkt Kerngebietsnutzung formuliert. Damit Konflikte mit dem Schwerlastverkehr auf der Nartenstraße und den nördlich anschließenden industriellen und gewerblichen Nutzungen ausgeschlossen werden, ist auch in diesem Bereich als Übergang zum Hafengebiet eine Wohnnutzung unzulässig. Ebenfalls für diese Fläche wurde der Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nach § 4 Absatz 2 Nummer 6 der Baunutzungsverordnung aufgrund von Anregungen aufgehoben. Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Westlich Schellerdamm

Westlich des Schellerdamms ist die Umnutzung historischer Industriegebäude zu Büroflächen bereits stufenweise erfolgt und soll durch die Kerngebietsausweisung weiter unterstützt werden. Die Festsetzungen erfolgen im wesentlichen in Anlehnung an den Bestand.

Entsprechend der vorhandenen Bebauung werden daher Baugrenzen und eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Die bauordnungsrechtlich notwendigen Abstandsflächen können teilweise, insbesondere beim ehemaligen Getreidesilo (Schellerdamm 16 - Flurstück 3076), nicht eingehalten werden. Die Unterschreitung der Abstandsflächen ist aufgrund der bestehenden gebietsprägenden Bebauung gerechtfertigt. Im Sinne von § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung sind hier zwingende Baukörper-Festsetzungen vorgenommen worden.

Die festgesetzten Gebäudehöhen berücksichtigen ebenfalls den Bestand, bzw. in Teilbereichen aktuelle Planungsabsichten.

Das ehemalige Getreidesilo (Schellerdamm 16) soll zu Studentenwohnungen umgenutzt und mit einer Büronutzung aufgestockt werden. Es wird daher eine Gebäudehöhe von 55 m über Straßenniveau festgesetzt. Die Nutzung als Studentenwohnheim genießt Bestandsschutz, eine planungsrechtliche Absicherung über die festgesetzte MK-Nutzung ist nicht gegeben.

Für das denkmalgeschützte Gebäude Schellerdamm 2 (Flurstück 4630) ist eine Umnutzung zu Büros geplant. Die Gebäudehöhe wird entsprechend der bestehenden Baugenehmigung mit 24 m über Straßenniveau festgesetzt. Für die höheren Gebäudeteile werden Gebäudehöhen von 25,5 m und 29 m im mittleren Bereich und 27 m im nördlichen Bereich ausgewiesen. Diese Gebäudehöhen wurden nach der öffentlichen Auslegung den in der Baugenehmigung genehmigten Höhen bzw. dem Bestand angeglichen. Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Das denkmalgeschützte Gebäude Schellerdamm 2a, Flurstück 4629 (Kanalseite), wird bestandsgemäß mit einer Gebäudehöhe von 24 m über Straßenniveau ausgewiesen. Für die Gebäude Schellerdamm 2a und 4 (Flurstücke 4629 Straßenseite und 1001) wird eine Höhe von 18 m festgesetzt.

Der Komplex Schellerdamm 20-24 (Flurstück 998) wird mit einer Gebäudehöhe von 20 m über Straßenniveau ausgewiesen. Für die höheren Gebäudeteile wird bestandsgemäß eine Höhe von 29 m bzw. 31 m über Straßenniveau festgesetzt. Für das Gebäude Schellerdamm 24 ist der Umbau zu Büroräumen innerhalb des Bestandes geplant.

Durch die bestandsbezogene Ausweisung westlich des Schellerdamms mit einer sehr hohen Bebauungsdichte können die erforderlichen Stellplätze nicht ebenerdig untergebracht werden. Deshalb ist auf den Flurstücken 3076 und 998 eine Hochgarage ausgewiesen, um den überwiegenden Teil der Stellplätze dort unterzubringen. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wurden keine Tiefgaragen vorgeschrieben (siehe auch Ziffer 4.4).

Im Süden des Plangebiets, an der Ecke Karnapp / Schellerdamm, wird ein geplantes Bauvorhaben mit einer Grundfläche von 1000 m² und einer Gebäudehöhe von 16 m bzw. 40 m über Straßenniveau ausgewiesen. Mit der Festsetzung von 40 m soll an dieser Stelle eine städtebauliche Akzentuierung ermöglicht werden. Der Riegel mit einer Höhe von 16 m soll als raumbildende Bebauung am Karnapp einen städtebaulichen Übergang zur westlich angrenzenden Bebauung (außerhalb des Plangebiets) herstellen.

Im Eckbereich Schellerdamm/ Karnapp (Karnapp 26, Flurstück 997) befindet sich ein ca. 17 m hohes Gebäude von historischem Wert. Die Festsetzung einer Gebäudehöhe von 20 m berücksichtigt den Bestand, zudem wird aber auch eine Aufstockung des Gebäudes ermöglicht.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde im Hinblick auf die Randlage zum westlich angrenzenden Industriegebiet die Ausweisung des allgemein zulässigen Wohnens über dem zweiten Vollgeschoss auf der Westseite des Schellerdamms aufgrund von Anregungen während der öffentlichen Auslegung und der Ergebnisse des Geruchsgutachtens (siehe

Ziffer 4.11) herausgenommen. Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die seinerzeit geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet. In diesem Bereich ist das Wohnen nur noch ausnahmsweise gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung zulässig. Damit wird einerseits das städtebauliche Ziel der Nutzungsmischung nicht verlassen, andererseits müssen im Baugenehmigungsverfahren die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme für eine Wohnnutzung eingehend geprüft werden.

In den Kerngebieten sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandels- und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479), sowie Vergnügungsstätten und Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nach § 7 Absatz 2 Nummer 5 der Baunutzungsverordnung unzulässig. Ausnahmen für sonstige Tankstellen werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 1).

Durch den Ausschluss von Einkaufszentren und großflächigen Einzelhandels- und sonstigen Handelsbetrieben sollen Entwicklungen und Versorgungsfunktionen des Bezirkszentrums Harburg vor einer unerwünschten Umstrukturierung geschützt werden. Die städtebauliche Verteilung sogenannter "Zentraler Standorte" ist ein Grundprinzip ordnungspolitischer Leitlinien des Ordnungsplans "Zentrale Standorte - Flächen des Einzelhandels" und seiner Fortschreibung. Deshalb soll verhindert werden, dass eine nicht mehr von Erreichbarkeit und Zentralitätsgrad bestimmte Standortverteilung von Nutzungen zu einer unausgewogenen Versorgungsstruktur für die Bevölkerung führt. Auf der Grundlage der Zentrenplanung ist die Planung für das Bezirkszentrum Harburg mit einem differenzierten Angebot nicht nur auf dem Sektor der Güter des täglichen Bedarfs, sondern auch auf dem Sektor der Dienstleistungen und Verwaltung betrieben worden. Die Zulassung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben jeglicher Art auf der im Bebauungsplan ausgewiesenen Kerngebietsfläche würde die Ausgewogenheit des Bezirkszentrums und seinen weiteren Ausbau gefährden und zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung führen.

Der Ausschluss von Tankstellen soll verhindern, dass sich im Kerngebiet Nutzungen ansiedeln, die neben der bestehenden Verkehrsbelastung zusätzlichen starken Zu- und Abfahrtsverkehr verursachen. Der Ausschluss dient ebenfalls dem Schutz der Bewohner vor Emissionen aus schädlichen Lärm- und Abgaseinwirkungen.

Durch den Ausschluss von Vergnügungsstätten soll die Zielsetzung Schaffung eines zukunftsorientierten Stadtquartiers auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sichergestellt werden. Das Konzept soll weitere Impulse für die Entwicklung des gesamten Harburger Binnenhafens liefern. Nutzungen durch Diskotheken, Tanz- und Nachtbars, Spielhallen und ähnliche Unternehmen ergeben in ihrer Addition eine Gefährdung dieser städtebaulichen Zielsetzung. Es besteht die Gefahr, dass z.B. Vergnügungsstätten sowohl

die angestrebte Nutzungsstruktur als auch das Erscheinungsbild des Quartiers stören würden. Die von den Vergnügungsstätten ausgehenden Belästigungen müssen für die hier wohnende und arbeitende Bevölkerung vermieden werden, um die beschriebene städtebauliche Bedeutung dieses Bereiches und seine weitere Entwicklung nicht zu gefährden. Diese Unternehmen würden die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des neu zu entwickelnden zentralen Bereiches mindern und insbesondere die vorhandene und geplante Wohnnutzung in den Nachtstunden erheblich beeinträchtigen.

4.2 Gewerbegebiet

Die festgesetzten eingeschränkten Gewerbegebiete entlang des Östlichen Bahnhofskanals sollen vorrangig der Unterbringung kleinerer und mittlerer Gewerbebetriebe dienen. Sie liegen im Übergangsbereich zwischen der geplanten, westlich und nördlich angrenzenden Kerngebietsnutzung und der außerhalb des Plangebiets liegenden vorhandenen industriellen Nutzung östlich des Östlichen Bahnhofskanals. Sie stellen eine Abschirmfunktion zwischen diesen beiden Nutzungen dar. Diese räumliche Trennung soll einen vorbeugenden Immissionsschutz sicherstellen, damit Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden werden. Die vorhandenen Betriebe (Gabelstapler-Service und Brennstoffhandel - Flurstück 3520) genießen Bestandsschutz, eine planungsrechtliche Absicherung an diesen Standorten würde den Zielsetzungen der Entwicklungsplanung widersprechen. Eine Verlagerung dieser Betriebe in das ausgewiesene Gewerbegebiet soll mittelfristig angestrebt werden.

Im Hinblick auf eine wirtschaftliche und den Betrieben gerecht werdende Ausnutzung der Gewerbegrundstücke sind für die Gewerbegebiete Flächenausweisungen getroffen worden, um eine individuelle Anordnung der Gebäude zu ermöglichen. Außerdem ist analog zum westlich und nördlich angrenzenden Kerngebiet auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet worden (siehe Ziffer 4.1).

Das zulässige Maß für die bauliche Nutzung ist durch eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt und entspricht somit der Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung. Sie wird festgesetzt, damit der vorgeschriebene Grünanteil von 20 vom Hundert realisiert werden kann (vgl. § 2 Nummer 12). Ferner wird eine Gebäudehöhe von 6 m bis 12 m über Straßenniveau festgesetzt. Die Festsetzung einer Gebäudehöhenbeschränkung von maximal 12 m über Straßenniveau erfolgte unter Berücksichtigung der westlich angrenzenden Kerngebietsflächen und um eine Staffelung in der Höhenentwicklung zum Östlichen Bahnhofskanal zu erreichen. Die Festsetzung eines Mindestmaßes der Gebäudehöhe von 6 m über Straßenniveau soll in diesem verdichteten, gemischt genutzten Gebiet eine hohe stadträumliche Qualität im Übergang zwischen dem Kerngebiet und der Parkanlage entlang des Östlichen Bahnhofskanals ermöglichen.

Die Lage der Gewerbegebiete im rückwärtigen Bereich des zum Teil für Wohnen vorgesehenen Kerngebiets erfordert Nutzungseinschränkungen. Dementsprechend sind in den Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe, luftbelastende und geruchsbelästigende Betriebe, Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr (insbesondere Tankstellen, Fuhrunternehmen sowie Lagerhäuser und Lagerplätze) unzulässig (vgl. § 2 Nummer 4 Satz 1). Die Regelung zum Ausschluss emittierender Betriebe im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist notwendig, um mögliche angrenzende Wohnnutzungen vor Beeinträchtigungen weitestmöglich zu schützen. Einzelhandelsbetriebe sind ebenfalls unzulässig. Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern für den täglichen Bedarf ist vornehmlich durch das Bezirkszentrum Harburg gewährleistet. Zudem sind im Kerngebiet Einzelhandelsbetriebe, sofern es sich nicht um großflächige Betriebe handelt, zulässig. Darüber hinaus sollen die angrenzenden Wohnnutzungen vor weiteren unzumutbaren Beeinträchtigungen durch zusätzlich starkes Verkehrsaufkommen und damit verbundenen schädlichen Lärm- und Abgaseinwirkungen geschützt werden. Aus diesem Grund wurden Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr ausgeschlossen.

Ausnahmen für Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4 Satz 2). Der Ausschluss von Vergnügungsstätten soll einer städtebaulich unerwünschten Fehlentwicklung und Zweckentfremdung gewerblicher Bauflächen entgegenwirken. Eine in den letzten Jahren beobachtete Entwicklung hat gezeigt, dass Betreiber von Vergnügungsstätten gerade diejenigen bereits erschlossenen und verkehrsgünstigen Bereiche bevorzugen, die von der städtebaulichen Zuordnung den im Harburger Binnenhafen „wohnverträglichen“ Gewerbebetrieben vorbehalten bleiben sollen. Außerdem führen die mit Vergnügungsstätten verbundenen Begleiterscheinungen, z.B. Lärm in den Abend- und Nachtstunden, vielfach „reißerisch“ aufgemachte Reklame, zu den in den ausgewiesenen Misch- und Kerngebieten abträglichen Strukturveränderungen. Der vorgenommene Ausschluss stellt somit eine städtebaulich notwendige Regelung dar, die sowohl unter Beachtung der Bedürfnisse der Bevölkerung als auch unter Beachtung von Belangen der Wirtschaft gerechtfertigt ist.

4.3 Mischgebiet

In Anlehnung an den Bestand mit einer Mischung aus Wohnen und Gewerbe wird in dem südöstlichen Bereich Schellerdamm / Karnapp Mischgebiet ausgewiesen. Das abwechslungsreiche, historische Erscheinungsbild der Randbebauung gegenüber der Unterelbebahn soll erhalten werden. Die Ausweisung von Baukörpern mit geringfügigen Erweiterungsmöglichkeiten soll die vorhandene ein- bzw. dreigeschossige erhaltenswerte Bebauung planungsrechtlich sichern. Unter Berücksichtigung des Bestandes wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet. Die in den Baulücken möglichen und städtebaulich gewünschten Neubauten sollen in Maßstab, Gliederung und Materialgebung in das heterogene Ensemble eingefügt werden. Dementsprechend sind die Nebengebäude am Karnapp auf den hinteren Grundstücksteilen planungsrechtlich nicht gesichert. Die Grundflächenzahl wird für das gesamte Mischgebiet bestandsgemäß mit 0,5 festgesetzt

und unterschreitet damit das Maß der höchstzulässigen Grundflächenzahl von 0,6 gemäß § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung.

Der südöstliche Bereich (tlw. Flurstück 1005) wird dreigeschossig ausgewiesen, um hier einen städtebaulichen Übergang zur geplanten viergeschossigen Nachbarbebauung des Kerngebiets herzustellen.

An der Ecke Schellerdamm / Karnapp wird ebenfalls eine dreigeschossige Bebauung ausgewiesen, um für die Flurstücke 1008, 1009 und 3615 eine zusätzliche Bebauungsmöglichkeit zu schaffen und eine städtebaulich angemessene Ecklösung zu ermöglichen. Die Ausweisung einer Baulinie soll die raumbildende straßenbegleitende Eckbebauung sicherstellen. Das Gebäude Karnapp 30 (Flurstück 1007) wird bestandsgemäß eingeschossig ausgewiesen. Es ist von denkmalpflegerischem Wert, weil es den historischen Charakter des Karnapp als „kleinbürgerliche“ Wohnstraße widerspiegelt.

Aufgrund des städtebaulich zusammenhängenden Gebietscharakters werden die zwei historischen Bahngebäude (Flurstück 4354) nördlich des Eckbereichs Schellerdamm / Karnapp in das Mischgebiet integriert. Die Gebäude am Schellerdamm sind von denkmalpflegerischem Wert und entsprechend in die Denkmalliste eingetragen worden (siehe hierzu Ziffer 4.5). Im Bebauungsplan wurde daher nach der öffentlichen Auslegung eine nachrichtliche Übernahme der denkmalgeschützten Gebäudegruppe vorgenommen. Zudem wurde die Baulinie zwischen den denkmalgeschützten Gebäuden sowie nördlich angrenzend und die Baugrenze östlich an das südliche Gebäude angrenzend aufgehoben. Hierbei handelte es sich lediglich um die Behebung eines Zeichenfehlers und eine damit verbundene Klarstellung. Eine Bürgerbeteiligung war hierfür nicht erforderlich. Durch eine eingeschossige Baukörperausweisung und einer Grundflächenzahl von 0,5 werden die Baulichkeiten bestandsentsprechend gesichert. Das gemäß § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung höchstzulässige Maß der Grundflächenzahl von 0,6 wird damit geringfügig unterschritten.

Im Mischgebiet sind Vergnügungsstätten nach § 6 Absatz 2 Nummer 8 der Baunutzungsverordnung in den überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägten Teilen des Gebiets unzulässig. Ausnahmen für Vergnügungsstätten nach § 6 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung in den übrigen Teilen des Gebiets werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 3). Mit dieser Regelung wird die Zielsetzung verfolgt, die angestrebte Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs nicht zu gefährden und insbesondere den erhaltenswerten Bereich in seiner Struktur zu sichern. Die Gefahr einer Verdrängung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs von erwünschten Nutzungen ist insbesondere durch den Betrieb von Spielhallen u.ä. Unternehmen dadurch gegeben, das sich durch den Betrieb in der Regel ein wesentlich höherer Flächenumsatz erzielen lässt als beispielsweise durch den Betrieb von gewerblich/ industriellen Nutzungen. So sind z.B. die Betreiber von Spielhallen aufgrund des personalextensiven Betriebes in der Lage, einen wesentlich

höheren Mietzins zu zahlen als andere Bewerber. Der Ausschluss soll eine Verdrängung der städtebaulich erwünschten Nutzungen von Wohnen und gewerblichen Einrichtungen verhindern und damit einer städtebaulich unerwünschten Fehlentwicklung entgegenwirken.

4.4 Stellplätze / Hochgarage

Für die ehemalige Güterbahnhofsfläche trifft der Bebauungsplan keine Stellplatzfestsetzungen, die Unterbringung der Stellplätze ist im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu regeln. Nach Möglichkeit soll ein überwiegender Teil der Stellplätze in Hochgaragen untergebracht werden, um einen möglichst großen Freiflächenanteil auf den Grundstücken zu erhalten. Tiefgaragen lassen sich aufgrund des im Plangebiet vorhandenen hohen Grundwasserstandes nur schwer realisieren.

Durch die bestandsbezogene Ausweisung westlich des Schellerdamms mit einer sehr hohen Bebauungsdichte können die erforderlichen Stellplätze nicht ebenerdig untergebracht werden, daher wird zur teilweisen Deckung des Stellplatzbedarfs auf der Westseite des Schellerdamms auf den Flurstücken 3076 und 998 eine Hochgarage ausgewiesen. Der darüber hinausgehende Stellplatzbedarf auf der Westseite des Schellerdamms muss in ein Stellplatzkonzept auf der Güterbahnhofsfläche integriert werden. Hierzu müssen kooperative, einvernehmliche Lösungen mit den angrenzenden Grundstückseigentümern gefunden werden. Die Verlängerung der Stellplatzgenehmigung für die Flurstücke 4632, 4631 und 4356 wurde unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erteilt. Dieser Widerruf kann erfolgen, wenn öffentliche Belange (z.B. Verbreiterung des Schellerdamms, siehe Ziffer 4.8) es erfordern, insbesondere, wenn durch die Festsetzungen des Bebauungsplans städtebauliche Ziele, deren Festsetzung und Durchsetzung im öffentlichen Interesse liegen, betroffen sind.

Um Immissionsbelastungen für die nördlich angrenzende Wohnnutzung zu vermeiden, wird in § 2 Nummer 6 festgesetzt, das auf dem Flurstück 3076 der Gemarkung Harburg die nach Norden gerichtete Außenwand der festgesetzten Hochgarage geschlossen auszubilden ist.

4.5 Denkmalschutz

Die dem Denkmalschutz unterliegenden Anlagen westlich Schellerdamm/ südlich Narthenstraße (Flurstücke 4630, 4629 und 1001) sowie östlich Schellerdamm (Flurstück 4354 tlw. - Schellerdamm 19 und 21) sind in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden. Für sie gelten die Beschränkungen nach dem Denkmalschutzgesetz vom 3. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 466), zuletzt geändert am 16. November 1999 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 255). Die nachrichtliche Übernahme des Ensembles der ehemaligen Güterhalle und dem Verwaltungsgebäude am Schellerdamm 19 und 21 (Flurstück 4354) konnte erst nach der öffent-

lichen Auslegung in den Bebauungsplan übernommen werden, da die Eintragung in die Denkmalliste unter der Nummer 1205 erst mit Datum vom 3. November 1998 erfolgt ist.

Damit finden die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes unmittelbare Anwendung. Insbesondere wird ein Genehmigungsvorbehalt des Denkmalschutzamtes für alle Veränderungen an der Gesamtanlage begründet. Eine Genehmigung zur Veränderung der Gesamtanlage oder von deren Bestandteilen kann versagt werden, wenn Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen. Ferner ist der Verfügungsberechtigte verpflichtet, das Denkmal in einem denkmalgerechten Zustand zu erhalten und einen Eigentumswechsel dem Denkmalschutzamt anzuzeigen. Arbeiten am oder im Zusammenhang mit dem unter Schutz gestellten Denkmal sind nach § 1 Absatz 4 der Baufreistellungsverordnung vom 5. Januar 1988 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 1), zuletzt geändert am 21. Januar 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 10, 11) nicht von dem Erfordernis der Baugenehmigung freigestellt.

4.6 Erhaltungsbereich

Der durch Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Harburg (Harburger Binnenhafen) vom 6. Juli 1993 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 155) festgesetzte Erhaltungsbereich beiderseits des Schellerdamms und nördlich der Narthenstraße ist nachrichtlich übernommen worden. Die Festlegung des Erhaltungsbereiches dient der Sicherung stadtgestalterisch und historisch bedeutsamer Gebäudeensembles und städtebaulicher Strukturen.

4.7 Gestalterische Anforderungen

Großwerbetafeln sowie Werbeanlagen oberhalb der Dachkante sind unzulässig (vgl. § 2 Nummer 9). Das Plangebiet grenzt an übergeordnete Verkehrswege. Die Erfahrung hat gezeigt, dass an wichtigen Straßen- und Fußwegverbindungen bevorzugt Großwerbetafeln (Werbeflächen mit einer Breite von mindestens 3,5 m und einer Höhe von mindestens 2,5 m) aufgestellt werden. Diese Art der Werbung steht nicht mit dem gestalterischen Anspruch an das neue hochwertige Kern- und Gewerbegebiet im Einklang. Das Ziel, eine ansprechende Stadtgestalt (Architektur, Gestaltung des öffentlichen Raums, Begrünungselemente usw.) im Plangebiet zu realisieren, soll nicht durch dominante Werbeanlagen verdrängt bzw. beeinträchtigt werden. Zugleich soll dem Wunsch der ansässigen Gewerbetreibenden in einem gestalterisch vertretbaren Maß Eigenwerbung zu betreiben, Rechnung getragen werden. Zudem sollen durch den Ausschluss von Großwerbetafeln Beeinträchtigungen für die angrenzende Kerngebiets- und Wohnnutzung unterbunden werden.

4.8 Straßenverkehrsflächen

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Harburger Binnenhafen wurde 1995 ein Verkehrsgutachten erstellt. Die Verkehrsuntersuchung mit einer vergleichenden Bewertung unter-

schiedlicher Verkehrsführungen kam zum Ergebnis, das das vorhandene Straßennetz für die Erschließung des Harburger Binnenhafens zugrunde zu legen ist, ohne eine Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf besondere Achsen vorzunehmen.

Die Straßen Schellerdamm, Nartenstraße und Karnapp sind in der vorgesehenen Breite in der Lage, den prognostizierten motorisierten Verkehr weitgehend aufzunehmen. Zur Erschließung des Plangebiets werden weitgehend die vorhandenen Straßen genutzt, die Straßenverkehrsflächen für die Nartenstraße und den Karnapp sind bestandsentsprechend ausgewiesen. In der Straße Karnapp befindet sich der verrohrte Karnappgraben. Für den Schellerdamm wird auf der Ostseite eine Straßenverbreiterung um 6 m auf eine Gesamtbreite von 23,4 m ausgewiesen. Die zusätzliche Straßenverkehrsfläche wird u.a. für eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums mit öffentlichen Parkplatzflächen und Baumpflanzungen benötigt. Darüber hinaus ist auf diesen Flächen die Herstellung eines Radweges geplant, um so eine Trennung des motorisierten Straßenverkehrs (teilweise Schwerlastverkehr) und des nicht motorisierten Straßenverkehrs zu gewährleisten. Ohne Verbreiterung des Straßenraumes wäre demzufolge die o.g. Trennung nicht möglich und würde zu einer Gefährdung von Fußgängern und Fahrradfahrern führen, deren Zahl infolge der zulässigen Wohnnutzung im Plangebiet aller Voraussicht nach zunehmen wird.

Für die innere Erschließung des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes sind noch weitere Flächen erforderlich. Das Verkehrsgutachten schlägt eine parallel zum Schellerdamm in Nord-Süd-Richtung verlaufende „Planstraße“ vor. Im Bebauungsplan wurden keine weiteren Erschließungsstraßen ausgewiesen, um für einen städtebaulichen Wettbewerb einen möglichst großen Spielraum zu belassen. In § 2 Nummer 5 ist deshalb festgesetzt, das auf den mit „A“ bezeichneten Bauflächen für die Erschließung noch weitere örtliche Verkehrsflächen erforderlich sind. Ihre genaue Lage bestimmt sich nach der beabsichtigten Bebauung. Sie werden auf Antrag in einem Bescheid nach § 14 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 41, 83), zuletzt geändert am 16. November 1999 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 256, 259) festgesetzt oder für Teilbereiche nach § 125 Absatz 2 des Baugesetzbuchs hergestellt. Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der stark verkehrsbelasteten Straßen Nartenstraße, Schellerdamm und Karnapp sollen durch Baumpflanzungen attraktiver ausgestaltet werden.

4.9 Gehrechte

Die festgesetzten Gehrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, allgemein zugängliche Wege anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Gehrechten können zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 7). Die Gehrechte ergänzen das auf öffentlichen Erschließungsflächen und innerhalb von Grünzügen geplante Fußwegesystem.

Das nördlich der Nartenstraße festgesetzte Gehrecht am Verkehrshafen soll an dieser exponierten Stelle die Erlebbarkeit des Wassers sicherstellen.

Mit dem Gehrecht am Schellerdamm auf dem Flurstück 3076, zwischen dem ehemaligen Getreidesilo und der Hochgarage, soll eine Zugangsmöglichkeit für den im Westlichen Bahnhofskanal verlaufenden Steg sichergestellt werden. Der im Süden vorhandene straßenunabhängige Steg soll nach Norden verlängert werden, um eine Fußgängerverbindung bis zur Nartenstraße zu schaffen.

Das Gehrecht am Karnapp auf den Flurstücken 998 und 3295 soll in der Verlängerung der vorgesehenen Fußgängerbrücke eine Verbindung zum Westlichen Bahnhofskanal sicherstellen.

4.10 Brücken

Die vorhandene Brücke Karnapp-Küchgarten befindet sich teilweise außerhalb des Plangebiets und führt über die Bahngleise und die Buxtehuder Straße (B 73) in Richtung Harburger Innenstadt. Die Fußgängerbrücke ist instandgesetzt worden, es kann von einer weiteren Lebensdauer von 50 Jahren ausgegangen werden. Eine weitere Fußgängerbrücke (Karnapp-Großer Schippsee) über die Buxtehuder Straße soll eine Option für eine zweite Fußweg-Verbindung in die Harburger Innenstadt sicherstellen. Lage und Ausgestaltung der Brücke sollen im Zusammenhang mit der Neubebauung des Eckgrundstückes Karnapp / Schellerdamm im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer geklärt werden. Sie ist als unverbindliche Vormerkung im Bebauungsplan gekennzeichnet worden.

Zwei geplante Brücken über den Östlichen Bahnhofskanal sind als unverbindliche Vormerkung im Bebauungsplan gekennzeichnet und sollen den Anschluss an die übergeordnete Grünverbindung bis nach Neuland herstellen.

Zwei Brücken im Verlauf der Nartenstraße über den Westlichen und den Östlichen Bahnhofskanal werden bestandsgemäß festgesetzt.

4.11 Immissionsschutzbezogene Festsetzungen

Das Plangebiet wird von der übergeordneten Verkehrsader der Bundesstraße B 73 (Buxtehuder Straße), der Eisenbahnstrecke Hamburg - Cuxhaven und den angrenzenden Straßen Nartenstraße, Karnapp und Schellerdamm durch Verkehrslärm stark belastet. Der Gewerbelärm der umliegenden Nutzungen stellt für das Gebiet eine starke zusätzliche Belastung dar. Emissionsquellen sind im Plangebiet (Straßennetz, Getreidespeicher, u.a.) und im engeren Umfeld angrenzend vorhanden (Hafenindustrie).

Die aufgrund der Verkehrsbelastung im Plangebiet gegebenen und künftigen Lärmimmissionen wurden durch eine Lärmtechnische Untersuchung 1996 bestimmt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden der Straßenverkehrslärm, der Schienenverkehrslärm und der Gewerbelärm untersucht. Parallel zur lärmtechnischen Untersuchung wurde eine Voruntersuchung zum Untersuchungsbedarf durch Gase und Gerüche durchgeführt.

Straßenverkehrslärm

Grundlage für die Untersuchung bildeten die Analysedaten des bestehenden Straßennetzes des Jahres 1994 sowie Prognosedaten für das Jahr 2010 bei unveränderter Straßenverkehrsführung. Alternativ wurden die Auswirkungen der Einrichtung einer Linksabbiegespur von der Seehafenstraße in die Blohmstraße für das Plangebiet geprüft.

Durch eine weitgehend geschlossene Randbebauung ist die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte für die angestrebte Mischnutzung in den inneren Bereichen des Plangebiets erreichbar. Überschreitungen der Orientierungswerte verbleiben nur auf den straßenzugewandten Seiten der Randbebauungen. Diesen Überschreitungen muss durch bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden (vgl. § 2 Nummer 8).

Schienenverkehrslärm

Die Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 1036) für die Tages- und für die Nachtzeit werden nicht überschritten.

Gewerbelärm

Die Beurteilungspegel des Gewerbelärms (ohne den Schrottverwertungsbetrieb nördlich der Nartenstraße) halten den schalltechnischen Orientierungswert für die Tageszeit ein. Während der Nachtzeit ist mit einer Überschreitung des Orientierungswertes am östlichen und nördlichen Rand zu rechnen. Begehungen des Plangebiets und der benachbarten Gewerbe- und Industriegebiete durch den Sachverständigen zeigten, das im Plangebiet mit Ausnahme des Schrottverwertungsbetriebes keine auffälligen gewerblichen Geräuschemissionen auftraten. Auch nachts waren - bis auf den östlichen und nördlichen Rand - im Plangebiet keine auffälligen Emissionen feststellbar, die sich merklich von dem Hintergrundpegel des Verkehrsgeräusches abhoben. Mit der mittelfristigen Verlagerung des auf dem Flurstück 884 vorhandenen Schrottverwertungsbetriebes wird sich die gegenwärtige Lärmbelastung reduzieren.

Aufgrund der Lärmbelastungen innerhalb des Plangebiets sind Schutzmaßnahmen notwendig. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwälle oder -wände, aus räumlichen und stadtbildgestalterischen Gründen nicht realisierbar sind bzw. nicht in der

erforderlichen Höhe auch aus wirtschaftlichen Gründen vorgesehen werden können, müssen passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden getroffen werden.

Der Bebauungsplan setzt fest, das in den Kerngebieten und im Mischgebiet durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung die Aufenthaltsräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung von Aufenthaltsräumen an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden (vgl. § 2 Nummer 8).

Durch die im Bebauungsplan hierfür getroffene Festsetzung 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 mit der Änderung vom 28. September 1993 (Amtlicher Anzeiger 1991 Seite 281, 1993 Seite 2121) maßgebend.

Belastung durch Gase und Gerüche

Die Grenzwerte der TA-Luft werden bezüglich anorganischer Gase und der Komponenten Schwebstaub, Staubniederschlag und der Blei- und Cadmiumdeposition deutlich unterschritten.

1995 wurde eine Voruntersuchung zum Untersuchungsbedarf von Immissionen durch Gase und Gerüche im Bereich des Bebauungsplans durchgeführt, in der die benachbarten Betriebe hinsichtlich ihrer Einwirkungspotentiale durch Gerüche auf den Planbereich näher untersucht wurden. Die Voruntersuchung kam im Ergebnis zu der Empfehlung, weitergehende Untersuchungen durchzuführen, da von den betrachteten Betrieben Geruchsemissionen ausgehen, deren Immissionen im Plangebiet in ihrer Gesamtheit möglicherweise als erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung vom 14. Mai 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 881), zuletzt geändert am 3. Mai 2000 (Bundesgesetzblatt I Seiten 632, 633), zu bewerten sind. 1997 wurde daher ein Geruchsgutachten auf der Grundlage der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) und in Anlehnung an die VDI-Richtlinie 3940 für die Bewertung der Geruchsimmissionen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durchgeführt. Die Untersuchung hat gezeigt, das die Geruchsimmissionen im Plangebiet die Immissionswerte nach GIRL und damit die Erheblichkeitsschwelle nach Bundes-Immissionsschutzgesetz deutlich überschreiten.

Obwohl die Geruchsimmissions-Richtlinie in Hamburg nicht eingeführt ist, wurde das Gutachtenergebnis in den Abwägungsprozess einbezogen. Die festgestellten Gerüche sind als nicht gesundheitsschädigend eingestuft worden und haben zudem bislang in der

zum Plangebiet angrenzenden Nachbarschaft nicht zu Beschwerden hinsichtlich der subjektiven Wahrnehmung einer Geruchsbelästigung geführt. Dennoch wurde angesichts der Anregungen nach der öffentlichen Auslegung sowie aufgrund der Ergebnisse des Geruchsgutachtens der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert: In den mit „C“ bezeichneten Kerngebieten wurde die Festsetzung des Wohnanteils auf einen nicht mehr zwingenden, sondern nur noch allgemein zulässigen Anteil von maximal 45 vom Hundert der festgesetzten Geschossfläche reduziert (vgl. § 2 Nummer 2 Satz 2). Aufgrund der Randlage zum westlich angrenzenden Industriegebiet wurde für den Bereich westlich des Schellerdamms die Ausweisung der allgemein zulässigen Wohnnutzung über dem zweiten Vollgeschoss aufgehoben; in diesem Bereich ist das Wohnen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 nur noch ausnahmsweise zulässig. Die Auswirkungen der Gerüche auch auf angrenzende Industrie- und Gewerbebetriebe sind nicht gravierend, insofern resultieren für die ortsansässigen Firmen keine Restriktionen bzw. Standortgefährdungen aufgrund der ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen. Sämtliche Geruchsemissionen sind auf dem erforderlichen Stand der Technik, so dass nachträgliche Auflagen nicht erforderlich sind. Neue Anlagen und Anlagenerweiterungen führen nach allen bisherigen Erfahrungen der Umweltbehörde eher zu Verbesserungen der Emissionssituation als zur Verschlechterung. Mit den geänderten Festsetzungen soll einerseits an dem angestrebten städtebaulichen Ziel einer Nutzungsmischung - mit einer Wohnnutzung als ein wesentliches Element - festgehalten werden. Andererseits soll durch die Reduzierung der zulässigen Wohnnutzung den Anregungen und den Ergebnissen des Gutachtens im Hinblick auf die Abwägung Rechnung getragen werden.

Darüber hinaus ist im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages geregelt, das möglicherweise zusätzlich erforderliche technische Immissionsschutzauflagen zu erfüllen und Duldungsverpflichtungen zu vereinbaren sind.

4.12 Grünflächen

Parkanlagen

Die Parkanlagen sichern die im Entwicklungskonzept Harburger Binnenhafen vorgesehene Grün- und Freiflächenqualität des neuen Stadtquartiers im Sinne eines qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsstättenumfeldes. Aufgrund der Insellage ist einer ausreichenden Versorgung mit Grünflächen eine hohe Bedeutung beizumessen.

Der am Karnapp 37 befindliche Stapler-Service genießt an seinem Standort Bestandschutz. Eine planungsrechtliche Sicherung des Betriebes an seinem jetzigen Standort ist nicht möglich, um das städtebauliche Ziel - Schaffung einer großzügigen Eingangssituation in das Gebiet in Verlängerung der Fuß- und Radwegeverbindung über die B73 und die Bahngleise - nicht zu gefährden. Diese übergeordnete Verbindung soll zum einen das Gebiet fußläufig erschließen, andererseits eine wichtige Verbindung vom Harburger Zent-

rum in Richtung Norden zur Elbe herstellen. Eine mittelfristige Verlagerung in das ausgewiesene Gewerbegebiet ist vorstellbar. Die vorhandenen Betriebe bzw. Baulichkeiten (Kohlenhandel und Baumaterial-Lagerung - Flurstück 3520, Rollfuhrunternehmen-Lagerung - Flurstück 4354) genießen an ihren Standorten Bestandsschutz. Eine planungsrechtliche Sicherung der Betriebe an ihren jetzigen Standorten ist nicht möglich, um das städtebauliche Ziel einer Neuordnung des Plangebiets nicht zu gefährden.

Ziel der Grün- und Freiflächenkonzeption ist u.a. eine feinmaschige Erschließung des Quartiers mit straßenunabhängigen Rad- und Fußwegeverbindungen. Eine Ost-West und eine Nord-Süd ausgerichtete Parkanlage bilden das Grundgerüst eines straßenunabhängigen Wegesystems.

Die in Ost-West-Richtung verlaufende Parkanlage verbindet den Platz am Westlichen Bahnhofskanal mit der Uferpromenade am Östlichen Bahnhofskanal. Die ausgewiesene Breite der nördlichen Achse ist zur konfliktfreien Ausgestaltung des Nutzungskonzeptes mit Wegeverbindungen, Flächenvorhaltung für eine offene Oberflächenentwässerung und die Integration der Gleisdrehscheibe am Schellerdamm erforderlich.

Eine überörtliche Fuß- und Radwegeverbindung (Uferpromenade) ist in Nord-Süd-Ausrichtung ausgehend von einer städtisch-geprägten Platzsituation am Verkehrshafen, die Nartenstraße querend entlang des Östlichen Bahnhofskanals mit Verlängerung über die Fußgängerbrücke in das Harburger Zentrum vorgesehen. Entlang des Östlichen Bahnhofskanals wird dementsprechend ein 18 m breiter Streifen als Parkanlage festgesetzt. Die Ausgestaltung der Uferpromenade nimmt im Bereich der Kaianlagen Rücksicht auf die verschiedenen Nutzungen. Die ausgewiesene Breite ist zur Sicherung der übergeordneten Verbindungsfunktion erforderlich. Die vorhandenen historischen Kai-mauern von 1850 sollen in ihrem Bestand mit einer Breite von 4 m gesichert und vollständig erhalten werden. Die im südlichen Bereich mit Weidengebüschen, Birken, Eichen und Holunder bestandene Uferböschung wird erhalten. Die vorhandene Bepflanzung soll in nördlichen Teilbereichen durch Anpflanzungen ergänzt werden.

In Teilbereichen der Parkanlagen sollen Teile der Gleiskörper mit ihrer Ruderalflur als Reminiszenz an die vormalige Nutzung in das zukünftige Parkgestaltungskonzept integriert werden. In diesem Zusammenhang soll die in der in Ost-West Richtung verlaufenden Parkachse vorhandene, in das Natursteinpflaster eingebettete Gleisdrehscheibe am Schellerdamm in die Parkanlage integriert und in das zukünftige Gestaltungskonzept als „Kulturdenkmal“ eingebunden werden.

Nördlich der Nartenstraße wurde ebenfalls eine Parkanlage ausgewiesen. Hier soll die Möglichkeit für eine Platzgestaltung geschaffen werden, um an dieser exponierten Stelle den Wasserbezug erlebbar zu machen.

Grünfläche

Die südliche in West-Ost-Richtung verlaufende Achse wird als Grünfläche festgesetzt. Sie erschließt, ausgehend von der Harburger Schloßstraße über das Güterbahnhofsgelände mittels Brückenquerung über den Östlichen Bahnofskanal, eine straßenunabhängige Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung Neuland/ Gut Moor. Innerhalb der Grünfläche ist der Flächenbedarf für die vorgesehene Oberflächenentwässerung unverbindlich vorgemerkt. Die Festsetzung einer Grünfläche ist erfolgt, da dieser Achse aufgrund ihrer geringeren Breite eine mindere Wertigkeit im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität als der nördlichen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Parkanlage in Verbindung mit dem Spiel- und Bolzplatz zukommt. Sie soll den Anschluss an die überörtliche Fuß- und Radwegeverbindung in östlicher Richtung herstellen. Mangels Festsetzung eines speziellen Nutzungszwecks ist nur die Anlage und Unterhaltung einer begrünten Fläche statthaft.

Die an die Parkanlagen und die Grünfläche angrenzenden Freiflächen innerhalb der Baugebiete sollen visuell und funktional miteinander verzahnt werden, um so eine anspruchsvolle Freiflächengestaltung privater und öffentlicher Grünflächen zu gewährleisten.

Öffentlicher Spielplatz / Bolzplatz

Im engeren Einzugsgebiet ist kein öffentlicher Spielplatz vorhanden. Für die im Umfeld vorhandenen und die im Bebauungsplan ausgewiesenen möglichen Wohnnutzungen ist innerhalb der nördlichen öffentlichen Grünfläche ein öffentlicher Spielplatz vorgesehen. Eine ausreichende Versorgung innerhalb des Plangebiets ist insbesondere wegen der 'Insellage' des Plangebiets und der auch im Umfeld unzureichenden Grünausstattung vorgesehen. Wegen des klar abgrenzbaren Einzugsbereiches und der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit werden der Spielplatz in der Größenordnung von 920 m² und ein Bolzplatz in der Größenordnung von 1080 m² in die nördliche Parkanlage integriert. Der Kinderspielplatz und der Bolzplatz sind gegenüber den Bauflächen durch eine 3 m Randpflanzung abzuschirmen, im Bereich des Bolzplatzes ist ein Ballfangzaun vorzusehen. Die Festsetzung eines Anpflanzungsgebotes um den öffentlichen Spielplatz und Bolzplatz sollen die Belastungen, die von diesen Nutzungen für die Umgebung entstehen, minimiert werden. Insgesamt wird die Beeinträchtigung für die nördlich und westlich zulässigen Wohnungen im Kerngebiet als vertretbar angesehen.

Die im Bereich des festgesetzten Spiel- und Bolzplatzes vorhandene Lagerhalle des Rollfuhrunternehmens soll mittelfristig in das ausgewiesene Gewerbegebiet verlagert werden. Das Unternehmen genießt daher an seinem jetzigen Standort nur Bestandsschutz.

4.13 Wasserflächen

Der Östliche und der Westliche Bahnhofskanal werden als Wasserflächen dem Bestand entsprechend nachrichtlich übernommen. Die zwei geplanten Fußgängerbrücken über den Östlichen Bahnhofskanal und der nördliche Teil des Stegs im Bereich des Westlichen Bahnhofskanals sind im Plan unverbindlich vorgemerkt (siehe Ziffer 7).

4.14 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung des Plangebietes soll als offene Oberflächenentwässerung über begrünte Gräben und Mulden erfolgen. Diese Maßnahme trägt durch Rückhaltung zu einem verminderten und verzögerten Oberflächenabfluss bei. In begrünten Gräben und Mulden wird das Oberflächenwasser biologisch vorgereinigt. Ziel der wasserwirtschaftlichen Planung ist der Schutz des Grundwasserhaushaltes; das im Plangebiet anfallende Oberflächenwasser soll dort, wo es möglich ist, über offene Gräben und Mulden in den Östlichen bzw. Westlichen Bahnhofskanal abgeleitet werden. Nur bei den teilweise vorhandenen Regenwassersielen in den Straßen Nartenstraße, Schellerdamm und Karnapp wird zusätzlich noch jeweils ein Randstreifen im westlichen und nördlichen Einzugsbereich der Straßen entwässert.

Das unbelastete und wenig belastete Niederschlagswasser von Dachflächen kann, soweit es die örtlichen Boden- und Grundwasserverhältnisse zulassen, am Entstehungsort zurückgehalten werden und somit teilweise im Oberbodenbereich über die belebte Bodenzone zur Versickerung gebracht werden. Das von den zukünftigen Erschließungsstraßen abfließende Niederschlagswasser wird in straßenparallelen Gräben abgeleitet und dem Östlichen Bahnhofskanal bzw. dem Verkehrshafen zugeleitet. Innerhalb der beiden von Ost nach West verlaufenden Grünflächen ist der Flächenbedarf für die vorgesehene Oberflächenentwässerung unverbindlich dargestellt. Für die Gewerbe- und Kerngebietsflächen sind noch weitere Flächen für die Ableitung des Oberflächenwassers erforderlich, die in Anpassung an die Zuschnitte der Grundstücke und deren Erschließung anzulegen sind.

4.15 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Für Bäume und Hecken im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167).

Für je 150m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche ist mindestens ein kleinkroniger Laubbaum oder je 300 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche ein großkroniger Laubbaum zu pflanzen (vgl. § 2 Nummer 10). Die Neupflanzung von Bäumen soll neben

einer baulichen Verdichtung eine Durchgrünung des Quartiers gewährleisten und eine Stabilisierung des Kleinklimas bewirken.

Für die nach der Planzeichnung zu erhaltenden Gehölze sind bei Abgang Ersatzpflanzungen so vorzunehmen, dass der Umfang und der Charakter der Pflanzung erhalten bleibt. Außerhalb von öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig (vgl. § 2 Nummer 11). Die festgesetzten Erhaltungsgebote von Gehölzgruppen und Einzelbäumen sollen die besonders gebietsprägenden Bestände sichern. Die Ersatzpflanzverpflichtung gewährleistet, dass auch bei natürlichem Abgang ein neuer Baum an dieser Stelle die Funktion für das Landschaftsbild und den Naturhaushalt übernimmt. Die Ersatzpflanzverpflichtung muss so vorgenommen werden, dass der Umfang und der Charakter der Pflanzung erhalten bleibt, um Schädigungen zu vermeiden, die zu einer Minderung des Wachstums bzw. zum Absterben der mit einem Erhaltungsgebot gesicherten Bäume führen können. Aus dem Baumerhalt entstehende Einwirkungen wie Beschattung und Laubfall müssen im Hinblick auf die Gesamtbedeutung des Baumbestandes hingenommen werden. Die Neubebauung soll so vorgenommen werden, dass der Erhalt der Bäume gesichert bleibt. Sofern auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen die Notwendigkeit besteht, Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich vorzusehen, ist zum Erhalt betroffener Bäume ein fachgerechter Kronenschnitt sowie eine fachgerechte Wurzelbehandlung vorzunehmen. Diese Festsetzung dient dem Schutz erhaltenswerten Baumbestandes vor Schädigungen im Wurzelbereich und gewährleistet den dauerhaften Erhalt von Neupflanzungen. Der vorhandene Baumbestand südlich Nartenstraße, die Kastanie auf dem Flurstück 1007 (nördlich der Straße Karnapp) und der geschlossene Gehölzbestand im Bereich der südlichen Böschung des Östlichen Bahnhofskanals werden durch eine Erhaltungsfestsetzung geschützt. Die ca. 30 m hohen Pyramiden-Pappeln unmittelbar südlich der Nartenstraße markieren einen weithin sichtbaren Blick- und Orientierungspunkt. Der Baumbestand ist vital und soll langfristig erhalten werden. Zwei freistehende Linden, die sich ebenfalls südlich der Nartenstraße in nördlicher Verlängerung des Spiel- und Bolzplatzes befinden, sind die beiden einzigen Solitärbäume auf dem Güterbahnhofsgelände. Sie werden erhalten und in das städtebauliche Entwicklungskonzept integriert. Die Kastanie auf dem Flurstück 1007 bildet im Zusammenhang mit der historischen Bebauung am Karnapp ein einheitlich gewachsenes Ensemble und wird durch eine Erhaltungsfestsetzung gesichert. Der gehölzbestandene Böschungsabschnitt (Weiden, Birken, Eichen u.a.) am Östlichen Bahnhofskanal stellt die einzige landschafts- und ortsbildprägende Uferbegrünung im Plangebiet dar. Bestandsgemäß wird der südliche Böschungsbereich durch eine Erhaltungsfestsetzung und der nördliche Böschungsabschnitt durch eine kombinierte Anpflanz- und Erhaltungsfestsetzung geschützt. Die notwendige Zuwegung zur unverbindlich vorgesehenen Fußgängerbrücke soll in einer Breite von 5 m zugelassen werden.

Darüber hinaus soll der Baumbestand in der Straße Schellerdamm (Linden und Ahorn) im Zusammenhang mit dem Ausbau erhalten und beidseitig ergänzt werden.

In den Gewerbegebieten und in den mit „F“ bezeichneten Kerngebieten sind mindestens 20 vom Hundert der Grundstücksflächen mit Bäumen und Sträuchern zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 12). Die Festsetzung eines Mindestbegrünungsanteils der Gewerbeflächen und der mit „F“ bezeichneten Kerngebietsflächen soll zur unmittelbaren Arbeitsplatzumfeld- und Wohnumfeldverbesserung beitragen. Nach Möglichkeit soll über Ost-West orientierte Baumreihen eine Grüngliederung sowie eine visuelle Verzahnung der Promenade mit den gemischt genutzten Kerngebietsflächen angestrebt werden. Die Festsetzung eines Mindestbegrünungsanteils bezogen auf die Kerngebietsfläche soll eine größtmögliche Begrünung des bislang vegetationsarmen Gebiets ermöglichen. Ein Abstellen nur auf die sonst übliche Bezugsgröße für die Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche würde bei der Flächenausweisung der überbaubaren Flächen nicht zu dem angestrebten Ziel einer Verbesserung des Wohn- sowie des Arbeitsplatzumfeldes führen.

Für Baumpflanzungen sind standortgerechte, einheimische Arten zu verwenden (vgl. § 2 Nummer 13 Satz 1). Diese Bestimmung dient dem Ziel, eine stadökologisch wirksame Anreicherung des Naturhaushaltes und landschaftsgestalterisch optimale Einbindung zu erreichen. Standortgerechte und einheimische Pflanzenarten bieten neben ihren sonstigen bioklimatischen Funktionen einheimischen Tierarten einen nachhaltigen Lebensraum (siehe Pflanzenauswahlliste im Anhang). Blühende und fruchtende einheimische Gehölze bieten Insekten und Vögeln Lebensgrundlagen, sichern die natürliche Nahrungskette und dienen daher auch unmittelbar dem Artenschutz.

Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume von mindestens 14 cm in 1 m Höhe über dem Erdboden aufweisen (vgl. § 2 Nummer 13 Satz 2). Durch die festgesetzten Pflanzgrößen wird angestrebt, ohne lange Entwicklungszeit landschaftsbildwirksame Strukturen und Lebensraumfunktionen herzustellen. Als großkronig gelten Bäume mit Kronen von über 6 m Durchmesser, als kleinkronig gelten Bäume mit Kronen von unter 6 m Durchmesser im ausgewachsenen Zustand. Um diese Funktionen langfristig zu sichern, sind die Anpflanzungen auf Dauer zu erhalten.

Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist nach jedem vierten Stellplatz ein großkroniger Baum zu pflanzen (vgl. § 2 Nummer 14 Satz 1), um gestalterische, klimatische und luft-hygienische Verbesserungen zu erzielen. Die Bäume mindern durch Schattenwurf und Verdunstungskälte die Aufheizung der Flächen und filtern Staub und Schadstoffe aus der Luft.

Im Kronenbereich eines jeden anzupflanzenden Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen (vgl. § 2 Nummer 14 Satz 2). Damit soll die Nähr-

stoff-, Luft- und Wasserversorgung des Baumes auf Dauer sichergestellt und ein nachhaltiges Wachstum gewährleistet werden.

Einfriedigungen zu den öffentlichen Grünflächen sind zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 15). Die Ausbildung kann als Zaun mit vorgepflanzter Hecke oder durch unmittelbare Begrünung des Einfriedigungselementes mit Rank- oder Kletterpflanzen erfolgen. Durch begrünte Einfriedigungen kann eine landschaftsgerechte Wiederherstellung des Orts-/Landschaftsbildes sowie eine qualitätvolle Strukturierung des Arbeits- und Wohnumfeldes erreicht werden. Insbesondere die Übergänge von öffentlichen Grünflächen zu den Bauflächen können so visuell ansprechend gestaltet werden. Darüber hinaus bieten Hecken und begrünte Einfriedigungen als lineare Biotope einer Vielzahl von Vögeln und Insekten Lebensraum und leisten so einen Beitrag zur Erhöhung der Biotopqualitäten.

Dächer von Gebäuden im Kerngebiet und im Gewerbegebiet, deren Höhe nicht mehr als 9 m beträgt, sind flächendeckend zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 16 Satz 1). Dachbegrünungen tragen durch eine Wasserrückhaltung zur Siel- und Vorflutentlastung bei und begünstigen die Kleinklima- und Luftsituation durch Reduzierung der Aufheizungseffekte und Staubfilterung. Die Wohnumfeldsituation wird bei bis zu 9 m hohen begrünten Dächern, die aus der höher gelegenen Nachbarschaft einsehbar sind, gegenüber Kies- oder Bitumendächern nachhaltig verbessert. Dies trifft insbesondere für die innerhalb des Kerngebiets dreigeschossig ausgebauten sowie die zweigeschossigen Gewerbebauten zu. Extensivdachbegrünungen tragen mit einer artenreichen Vegetationsbedeckung zur Bereicherung der Biotopqualitäten, insbesondere für Insekten und Vögel, bei.

Die Dachflächen sind mit einem mindestens 8 cm starken Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 16 Satz 2). Bei einer Schichtstärke von mindestens 8 cm werden die ökologischen Funktionen der Extensivdachbegrünung und der Standort für die Anpflanzung einer arten- und strukturreichen Sedum-/Gras-/Kräutervegetation optimiert. Die Vorteile der extensiven Gründächer in einem dicht zu bebauenden Gebiet rechtfertigen die im Einzelfall auftretenden zusätzlichen Kosten.

Fensterlose Gebäudefassaden, Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 5 m beträgt, und Hochgaragen sind mit Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen; je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden (vgl. § 2 Nummer 17). Fassadenbegrünungen können schon nach wenigen Jahren bedeutsame Nahrungs- und Nistbiotope für Vögel (z.B. Zaunkönig) darstellen. Weiterhin tragen begrünte Fassaden zur Bereicherung des Wohn- und Arbeitsstättenumfeldes und zur Verbesserung der Kleinklima- und Luftverhältnisse durch Filterung von Stäuben und Reduzierung der Abstrahlungswärme von Gebäuden bei. Aufgrund der zum Teil hohen baulichen Dichte sind Begrünungen auf bzw. an den Gebäuden eine wirkungsvolle Möglichkeit zur Durchgrünung von bebauten Gebieten.

4.16 Bodenverunreinigungen

Im Plangebiet befinden sich fünfzehn Flächen, für die aufgrund der bis in das letzte Jahrhundert zurückreichenden industriellen und gewerblichen Nutzung bzw. Nutzung als Güterbahnhof der Verdacht auf Bodenverunreinigungen besteht. Nach einer Aktenrecherche und der Auswertung historischer Karten hat sich der Verdacht auf Bodenverunreinigungen erhärtet, so dass Bodenuntersuchungen auf den Flächen durchgeführt wurden.

Im Rahmen der 1996 / 1997 durchgeführten Bodenuntersuchungen wurden insgesamt 61 Rammkernsondierungen bis in eine Tiefe von maximal 7 m unter Geländeoberkante niedergebracht. Weiterhin wurden Stau- und Grundwassermessstellen eingerichtet und Bodenproben gezogen. Die Bodenproben wurden auf die Parameter Schwermetalle, Arsen, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), extrahierte organische Chlorverbindungen (EOX), polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), leicht flüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LCKW), polychlorierte Biphenyle (PCB), einige Herbizide (Glyphosat, Dalapon, Diuron) und BTEX (Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylol) untersucht.

Das Gelände wurde seit Ende des 19. Jahrhunderts in einer Mächtigkeit von 3 m bis 5 m aufgehöhht, so dass die Geländeoberkante heute 4,5 m bis 5,5 m über NN liegt. Die Auffüllung besteht überwiegend aus Sand mit Bauschutt, vereinzelt treten Geschiebemergel, Klei und Schlacke auf.

Im Bebauungsplan werden nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 des Baugesetzbuchs die Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Im einzelnen handelt es sich um folgende Flächen:

Flurstück 884:

An der Oberfläche wurden in einer Tiefe bis 5 cm Schwermetallbelastungen (Blei, Kupfer, Nickel) festgestellt. Darüber hinaus weisen die Proben in einer Tiefe bis 0,5 m erhöhte EOX-Werte auf.

Flurstücke 3520 und 3517:

Im nördlichen Teil der Flurstücke im Bereich der früheren Lagerung von Elektronikschrott und eines heutigen Brennstoffhandels wurden an einzelnen Probenahmepunkten erhöhte PAK-Werte (Tiefe bis 0,9 m) und Mineralölgehalte (Tiefe 0,7 m bis 2,1 m) des Bodens angetroffen. An einem Bohrpunkt ist ein erhöhter Bleigehalt des Oberbodens vorhanden. Das südliche Drittel des Flurstücks weist flächendeckend Bodenbelastungen auf. Hier wurden an unterschiedlichen Probenahmepunkten und in variierenden Tiefen bis maximal 3,3 m erhöhte Werte für Blei, Kupfer, Arsen, PAK, MKW und EOX angetroffen. Zur Eingrenzung der belasteten Bereiche sind ggf. ergänzende Untersuchungen erforderlich.

Flurstück 4354:

Im Bereich der Gleisanlagen wurden auf dem Grundstück leicht erhöhte Werte für die Herbizide Diuron und Glyphosat angetroffen. In der südlichen Hälfte des Flurstücks ist der Boden an einzelnen Probenahmepunkten in unterschiedlichen Tiefen (bis 3 m), überwiegend jedoch oberflächennah, mit Blei, Kupfer, Zink, PAK und MKW verunreinigt.

Flurstück 1005:

Auf diesem Flurstück wurde in einer Tiefe von 0,3 m bis 2,2 m an einem Probenahmepunkt eine erhöhte PAK-Konzentration im Boden angetroffen.

Flurstück 3615:

Auf dem Flurstück wurde an einem Probenahmepunkt oberflächennah (Tiefe 0,4 m bis 0,6 m) eine PAK-Belastung angetroffen.

Allgemeines

Im Rahmen von Baumaßnahmen sind belastete Bodenbereiche auszukoffern und gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen. Bei Auftreten von Bodenpartien mit bodenuntypischen Gerüchen und Verfärbungen u.ä. ist das zuständige Umwelt- und Gesundheitsdezernat des Bezirkes einzuschalten.

Gegen die vorgesehenen Ausweisungen (Mischgebiet, Kerngebiet, Gewerbegebiet, Grünflächen) bestehen nach bisheriger Kenntnis keine Bedenken. Auf Freiflächen sind bei vorhandenen Oberbodenbelastungen Vorkehrungen zur Unterbindung des Gefährdungspfades zu treffen wie Oberbodenabtrag, -abdeckung oder / und -versiegelung. Dies gilt insbesondere für Flächen im direkten Wohnumfeld, den Grünflächen und des geplanten Spielplatzes. Gegebenenfalls sind hier ergänzende Untersuchungen zur Eingrenzung der belasteten Bodenbereiche durchzuführen. Die Maßnahmen sind mit dem zuständigen Fachamt der Umweltbehörde -Fachamt für Gewässer- und Bodenschutz- abzustimmen.

Bei der Anlage von Versickerungseinrichtungen zur Oberflächenentwässerung sind die bestehenden Bodenverunreinigungen zu berücksichtigen. Die Versickerungseinrichtungen sollten in Bereichen angesiedelt werden, in denen entweder keine Bodenverunreinigungen bestehen oder ein Bodenaustausch vorgenommen wurde. Die Anlage der Versickerungseinrichtungen ist mit dem zuständigen Fachamt der Umweltbehörde - Fachamt für Gewässer- und Bodenschutz - abzustimmen.

Im Stau- und Grundwasser wurden Belastungen festgestellt, deren Quelle nicht bekannt ist. Die Belastungen haben keine Auswirkung auf die Ausweisungen.

5. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Durch den Bebauungsplan werden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorbereitet. Seine Realisierung führt zu umfangreichen Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die die vorhandene Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigen können. Die Beeinträchtigungen ergeben sich aus der Bodenversiegelung heute bebauter, aber wasserdurchlässiger und mit Ruderalvegetation bestandener Bahnareale und Nebenflächen.

Faktor Boden

Das gesamte Plangebiet ist infolge der gewerblich / industriellen Nutzung als flächige Aufschüttung überformt. Die natürlichen Bodenfunktionen sind weitgehend gestört. Es sind grundwassernahe, überwiegend wasserdurchlässige Böden vorzufinden.

Die Beeinträchtigungen sind in Teilbereichen durch Bodensubstanzverluste aufgrund von Bodenversiegelungen durch zusätzliche bauliche Anlagen, durch den Verlust des Bodens als Standort für Vegetation und Lebensraum für Bodenorganismen, einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate sowie eines erhöhten Abflusses des Oberflächenwassers gekennzeichnet.

Pflanzen- und Tierwelt

Im Plangebiet sind vereinzelte erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume vorhanden, die maßgeblich zu einer landschafts- und ortsbildprägenden Durchgrünung beitragen (Pappeln, Ahorn und Linden).

Im Bereich der Gleisanlagen findet eine Besiedlung mit Spontan-/Ruderalvegetation (Gräser, ein- und mehrjährige Hochstauden, magerrasenähnliche Vegetationsflächen, Baumsämlingsaufwuchs, ausgeprägtes Sanddorngebüsch) in unterschiedlichen Sukzessionsstadien statt. Der südliche Böschungsbereich des Östlichen Bahnhofskanals ist mit einem weitgehend geschlossenen Gehölzbestand (Weiden, Eichen, Birken, Holunder, u.a.) bewachsen. Auf nicht oder untergenutzten Freiflächen haben sich Gebüsche angesiedelt.

Die Beeinträchtigungen sind durch eine Reduzierung von Vegetationsflächen verschiedener Biotoptypenausprägung (Ruderalvegetation unterschiedlicher Sukzessionsstadien, Gebüsche, Einzelbäume), sowie einer Verminderung von bioökologisch wirksamem Grünvolumens gekennzeichnet.

Faktor Wasser

Das Plangebiet wird dreiseitig von einem tideunabhängigen Hafenbeckensystem, vom Östlichen und Westlichen Bahnhofskanal und im Norden vom Verkehrshafen begrenzt. Die Gewässergüte wird gemäß Gewässergütekarte (1993) mit der Güteklasse II - III als „kritisch belastet“ eingestuft. Die Kanäle übernehmen die Vorflutfunktion.

Die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet ist aufgrund der hohen Bodenversiegelung bereits eingeschränkt und liegt bei 0 - 25 mm/a. In der Empfindlichkeitsbewertung des Grundwassers gegenüber anthropogenen Verunreinigungen wird der Bereich des Bebauungsplangebiets mit dem Empfindlichkeitsgrad 1 = "geringe Empfindlichkeit", dargestellt. Die Flurabstände des oberflächennahen Grundwassers liegen zwischen 2 m und 3 m unter Geländeoberkante.

Die Beeinträchtigungen sind durch eine graduell verminderte Grundwasserneubildung infolge zunehmender Bodenversiegelung und erhöhtem Oberflächenabfluss sowie einer verminderten Regenwasserinfiltration in den Boden und damit einer Reduzierung pflanzenverfügbaren Bodenwassers gekennzeichnet.

Faktor Klima / Luft

Aufgrund einer weitgehenden Bebauung des Gebiets und der relativ hohen Verkehrsdichte ist von einer städtischen Kleinklimaausprägung (erhöhte Staub-, Abgas- und Lärmentwicklung) auszugehen. Der vorhandene Großbaumbestand trägt durch Staubfilterung, Verschattung und Verdunstung von Wasser zu einer Kleinklimastabilisierung bei.

Die Beeinträchtigungen sind durch eine Zunahme lokaler Aufheizungseffekte gekennzeichnet, die durch den hohen Versiegelungsgrad und abstrahlungsintensiver Flächen begründet sind. Zudem findet eine Beeinträchtigung durch eine geringfügige Zunahme verkehrsbedingter Immissionen sowie durch die Reduzierung bioklimatisch wirksamen Grünvolumens (Ruderalvegetation) statt.

Landschaftsbild

Das gesamte Plangebiet weist derzeit gewerblich-industriell geprägte Strukturen auf. Landschaftsbildprägender Baumbestand (überwiegend Pappeln und Linden) ist vereinzelt auf privaten Grundstücken wie auch im öffentlichen Straßenraum über das Plangebiet verstreut vorhanden. Die gleisgeprägten Freiflächen des Güterbahnhofs sind von dem umgebenden Straßennetz einsehbar. Die Kanalufer sind - bis auf den südlichen Abschnitt des Östlichen Bahnhofskanals - verbaut und nicht öffentlich zugänglich. Die Gleisanlagen weisen aufgrund der zurückgegangenen Nutzungsintensität durch die Besiedlung mit Spontan-/Ruderalvegetation bereits einen Industriebrachencharakter auf. Auch die an den Östlichen Bahnhofskanal angrenzenden Freiflächen weisen einen vegetationsgeprägten Brachencharakter auf.

Die Beeinträchtigungen sind durch eine bauliche Verdichtung im Bereich des Güterbahnhofs gekennzeichnet, der freiflächengeprägte Strukturen aufweist.

Vermeidungs-, Minderung- und Ausgleichsmaßnahmen

Positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes ergeben sich durch die Neuanlage von Grün- und Freiflächenstrukturen (Parkanlage, Promenade, private Grünflächen) mit weitgehend öffentlicher Zugänglichkeit bzw. Erlebbarkeit der Kanalufer, eine Anpflanzung von Bäumen (Allee in Promenade, Parkbäume, Straßenbegleitgrün, Begrünung der Quartiersplätze) und der Verbesserung der Bodenstrukturen/-funktionen im Bereich von Vegetationsflächen. Zudem tragen Anpflanzgebote für Bäume, Sträucher auf privaten Grundstücken und Erhaltungsgebote für schutzwürdigen Baum- und Gehölzbestand zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes bei.

Auch die in Teilbereichen extensive Dachbegrünung vorrangig auf niedergeschossigen Gebäuden im Kern- und Gewerbegebiet, trägt wegen der Einsehbarkeit der angrenzend höhergeschossigen Gebäude mit Wohn- und Arbeitsstättennutzung mit flächendeckenden Extensivbegrünungen zu einer Verbesserung des Landschaftsbildes bei.

Darüber hinaus wird durch die Anordnung der notwendigen Stellplätze im Grundriss von Gebäuden oder in Parkhäusern und dem weitgehenden Verzicht auf ebenerdige Stellplätze eine zusätzliche Bodenversiegelung vermieden.

Nach der gegenüberstellenden Betrachtung der Ergebnisse der Bestandserhebung /-bewertung und der Bewertung möglicher Beeinträchtigungen durch die geplanten Bauvorhaben zeigt sich, dass insbesondere für den Naturhaushaltsfaktor „Pflanzen-/Tierwelt“ ein Kompensationsbedarf entsteht. Hier kommen vor allem Dachbegrünungen in Betracht, denen angesichts der Fehlers von Ausgleichsflächen eine besondere Bedeutung zukommt. Bei Realisierung von Dachbegrünungen auf den niedergeschossigen Gebäuden in den Kern- und Gewerbegebieten können verbleibende Defizite im Bereich „Pflanzen- und Tierwelt“ weitgehend ausgeglichen werden.

Bei Einhaltung der zu begrünenden Grundstücksflächen und der Realisierung der geplanten Grünflächen können in bezug auf den Faktor „Boden“ die Bodenfunktionen nachhaltig verbessert und somit ausgeglichen werden. Das Landschaftsbild kann durch Maßnahmen, wie Erhalt vorhandenen landschaftsbildprägenden Baumbestandes, Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen, landschaftsgerecht neu gestaltet werden. Für die Kleinklima- und Luftsituation sowie für den Wasserhaushalt ergeben sich bei Realisierung der landschaftsplanerischen Maßnahmen positive Auswirkungen.

Die vegetationsbestimmten Grabenmulden, die im Wege der offenen Oberflächenentwässerung angelegt werden sollen, können ein wirkungsvolles Gestaltungselement in den Grünanlagen sein. Ein geringer Flächenanteil der Parkanlage kann in Anlehnung an den Bestand als Ruderalbrache mit extensiver Nutzung und extensiver Pflege ausgestaltet werden.

Die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts wird durch die vorgesehenen offenen Oberflächenentwässerungsanlagen, in denen das anfallende Niederschlagswasser gespeichert und verzögert abgeleitet wird, minimiert.

Im bisher geltenden Baustufenplan Harburg wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Industriegebiet bzw. Eisenbahnfläche ausgewiesen. Durch die bestehende Nutzung mit einem großen Anteil an Bodenversiegelungen ist die Bodenfunktion weitgehend gestört. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans führen daher insgesamt zu einer Verbesserung der Belange von Natur und Landschaft gegenüber dem bisherigen Planungsrecht.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

7. Aufhebung bestehender Pläne / Hinweis auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden insbesondere der

- Baustufenplan Harburg vom 28. Dezember 1954 (Amtlicher Anzeiger 1955 Seite 141), der
- Teilbebauungsplan TB 241 vom 29. März 1955 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 155) und der
- Bebauungsplan Harburg 25 / Heimfeld 18 vom 14. November 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 311)

aufgehoben.

Hinweis auf Fachplanungen

Der Flächenbedarf für wasserwirtschaftliche Maßnahmen wird in einem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 12. November 1996 (Bundesgesetzblatt 1996 I Seite 1696), zuletzt geändert am 3. Mai 2000 (Bundesgesetzblatt I Seiten 632, 634) in Verbindung mit § 48 des Hamburgischen Wassergesetzes vom 20. Juni 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 335), zuletzt geändert am 11. April 2000 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 78), verbindlich festgesetzt. Der Gewässerausbau kann auch ohne vorherige Durch-

führung eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden (§ 31 Absatz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit § 49 des Hamburgischen Wassergesetzes), wenn das Vorhaben von geringer Bedeutung ist oder keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf ein Schutzgut des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 205), zuletzt geändert am 18. August 1997 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2081, 2111), haben kann.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 134.300 m² groß. Hiervon werden für Straßenverkehrsflächen etwa 22.350 m², (davon neu etwa 3.900 m²), für neue öffentliche Grünflächen etwa 19.450 m² (davon für Parkanlagen etwa 14.450 m², für Grünflächen etwa 3.000 m², für Spielplatzflächen etwa 920 m² und für Bolzplatzflächen etwa 1080 m²) und für Wasserflächen etwa 11.450 m² benötigt. Auf der Güterbahnhofsfläche werden noch weitere örtliche Verkehrsflächen benötigt. Der genaue Bedarf richtet sich nach der beabsichtigten Bebauung und lässt sich derzeit nicht quantifizieren.

8.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke benötigten Flächen durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Der Erwerb dieser Flächen (bis auf eine Teilfläche nördlich der Nartenstraße) ist über einen städtebaulichen Vertrag zwischen dem Grundeigentümer und der Freien und Hansestadt Hamburg geregelt worden. Die Flächen sind zum Teil bebaut.

Weitere Kosten werden durch den Straßenausbau, die Herstellung von Anlagen der Stadtentwässerung, die Herrichtungen der Parkanlage, der Grünfläche, der Uferpromenade, der Herstellung der Oberflächenentwässerung sowie des Spiel- und des Bolzplatzes entstehen.

Anhang

• Pflanzenauswahlliste für einheimische standortgerechte Gehölze

⇒ *Bäume:*

Acer platanoides	Spitzahorn
Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Alnus glutinosa	Schwarzerle
Betula pendula	Sandbirke
Betula pubescens	Moorbirke
Carpinus betulus	Hainbuche
Prunus padus	Traubenkirsche
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche
Salix alba	Silberweide
Sorbus aucuparia	Vogelbeere
Tilia cordata	Winterlinde

• Obstbäume als Hochstämme in Arten

⇒ *Sträucher / Hecken:*

Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
Corylus avellana	Haselnuß
Crataegus monogyna	Weißdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Frangula alnus	Faulbaum
Hippophae rhamnoides	Sanddorn
Ilex aquifolium	Stechpalme
Ligustrum vulgare	Liguster
Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
Prunus spinosa	Schlehe
Rhamnus catharticus	Kreuzdorn
Rosa canina	Hunds-Rose
Rubus spec.	Brombeere
Salix caprea	Salweide
Sambucus nigra	Holunder
Viburnum opulus	Schneeball

• Schling- und Kletterpflanzen

Clematis vitalba	Waldrebe
Hedera helix	Efeu
Lonicera periclymenum	Wald-Geißblatt
Lonicera caprifolium	Jelängerjelier

