

**BEGRÜNDUNG**

**ZUM**

**VORHABENBEZOGENEN**

**BEBAUUNGSPLAN**

**NEUSTADT 42**

## INHALTSVERZEICHNIS:

<b>1</b>	<b>Grundlage und Verfahrensablauf</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Anlass der Planung</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Planerische Rahmenbedingungen</b>	<b>3</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtlich beachtliche Tatbestände</b>	<b>3</b>
3.1.1	Flächennutzungsplan	3
3.1.2	Landschaftsprogramm	3
3.1.3	Bestehende Bebauungspläne	4
3.1.4	Bodenschutz/ Altlasten	4
3.1.5	Kampfmittelverdachtsfläche	4
3.1.7	Baumschutz	4
3.1.8	Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz	4
3.1.9	Denkmalschutz	4
3.2.0	Risikogebiet Tideelbe	5
<b>3.2</b>	<b>Planerisch beachtliche Tatbestände</b>	<b>5</b>
3.2.1	Städtebaulicher Realisierungswettbewerb	5
3.2.2	Lärmtechnische Untersuchung	5
3.2.3	Luftschadstoffuntersuchung	5
3.2.4	Landschaftsplanerischer Fachbeitrag	5
3.2.5	Faunistische Potenzialanalyse und artenschutzrechtliche Betrachtung	5
3.2.6	Erschütterungsgutachten	6
3.2.7	Verschattungsstudie	6
3.2.8	Stadtbild/ Hafensilhouette	6
<b>3.3</b>	<b>Angaben zum Bestand</b>	<b>6</b>
3.3.1	Lage/ Anbindung	6
3.3.2	Gebäudebestand	7
3.3.3	Außenanlagen	7
3.3.4	Umgebung	7
3.3.5	Höhenverhältnisse	8
<b>4</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>8</b>
<b>4.1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
4.1.1	Vorbemerkungen	8
4.1.2	Allgemeine Beschreibung des Planvorhabens	8
4.1.3	Alternativen	8
4.1.4	Standort und Untersuchungsraum	9
4.1.5	Fachgutachten	9
4.1.6	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen	9
4.1.7	Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	11
<b>4.2</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>11</b>
4.2.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit und Lärmbelastung	11
4.2.2	Schutzgut Boden	17
4.2.3	Schutzgut Wasser	17
4.2.4	Schutzgut Klima und Lufthygiene (Luft)	18
4.2.5	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	18
4.2.6	Schutzgut Landschaft und Stadtbild	19
4.2.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	20
<b>4.3</b>	<b>Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleichsmaßnahmen</b>	<b>21</b>
<b>4.4</b>	<b>Monitoring / Überwachung</b>	<b>21</b>
<b>4.5</b>	<b>Zusammenfassung Umweltbericht</b>	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Planinhalt und Abwägung</b>	<b>23</b>

<b>5.1</b>	<b>Art der Nutzung</b> .....	<b>23</b>
5.1.1	Maß der baulichen Nutzung .....	26
5.1.2	Überbaubare Grundstücksfläche .....	28
5.1.3	Auskragungen .....	28
<b>5.2</b>	<b>Öffentliche Grünflächen</b> .....	<b>29</b>
<b>5.3</b>	<b>Denkmalschutz</b> .....	<b>29</b>
<b>5.4</b>	<b>Straßenverkehrsflächen</b> .....	<b>30</b>
<b>5.5</b>	<b>Stellplätze</b> .....	<b>30</b>
<b>5.6</b>	<b>Unterirdische Bahnanlagen</b> .....	<b>31</b>
<b>5.7</b>	<b>Leitungstrassen</b> .....	<b>31</b>
<b>5.8</b>	<b>Lärmschutz</b> .....	<b>31</b>
<b>5.9</b>	<b>Oberflächenentwässerung, Schmutzwasserentsorgung</b> .....	<b>35</b>
<b>5.10</b>	<b>Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege</b> .....	<b>35</b>
5.10.1	Baumschutz .....	35
5.10.2	Begrünungsmaßnahmen .....	36
5.10.3	Artenschutz .....	37
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Verwirklichung</b> .....	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Aufhebung bestehender Pläne</b> .....	<b>38</b>
<b>8</b>	<b>Flächen- und Kostenangaben</b> .....	<b>38</b>
8.1	Flächenangaben.....	38
8.2	Kostenangaben .....	38

## **1 Grundlage und Verfahrensablauf**

Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808, 2831). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 4/12 vom 12. Dezember 2012 (Amtl. Anz. S. 2476) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 30. Juli 2012 und 26. Juli 2013 (Amtl. Anz. 2012, S. 1606 und 2013 S. 1154, 1155) stattgefunden.

## **2 Anlass der Planung**

Am Fuß des Stintfangs soll ein markantes polygonales Gebäude für unterschiedliche Wohnnutzungen mit einem hohen Anteil an besonderen öffentlich geförderten Wohnungen errichtet werden. Es soll über sechs Geschosse verfügen. Die Erdgeschosszone ist für gewerbliche Nutzungen vorgesehen, denkbar wäre hier unter anderem ein Einzelhandelsbetrieb zum Zweck der Nahversorgung. Das 1. und 2. Obergeschoss soll vorwiegend Sonderwohnformen (Studenten- und Seniorenwohnen) aufnehmen, während im 3. - 5. Obergeschoss vorwiegend familiengerechter Wohnraum geschaffen werden soll. Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Bereits 2003 fand ein Gutachterverfahren zur Neubebauung des Plangebiets statt. Der Siegerentwurf aus diesem Verfahren war ursprünglich die Grundlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für eine Hamburger Stiftung. Dieses Planverfahren wurde im Jahre 2009 eingestellt. In den darauf folgenden Jahren wurde die Planung von einem neuen Grundeigentümer und Vorhabenträger mit einem geänderten Nutzungskonzept wieder aufgenommen. Das 2003 ausgewählte Architekturbüro überführte das ursprüngliche Konzept in eine neue Planung als Grundlage des jetzigen Bebauungsplan-Entwurfs. Dieses Bebauungsplanverfahren wurde ebenfalls in Form eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans durchgeführt und in diesem Zusammenhang ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. Es wurde ein Vorhaben- und Erschließungsplan erstellt. Das neue Konzept bindet im Vergleich zu der ursprünglichen Planung den Zugang zur S-Bahnhaltestelle in die Bebauung mit ein und wurde um drei Vollgeschosse reduziert.

Für das Plangebiet gelten u.a. die Baustufenpläne Innenstadt und St. Pauli von 1955. Sie weisen das Plangebiet als Grünfläche aus. Um das Vorhaben umsetzen zu können, bedarf es daher neu zu schaffenden Planungsrechts.

## **3 Planerische Rahmenbedingungen**

### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

#### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubeschreibung vom 22. Oktober 1997 (HambGVBl. S. 485) stellt für das Plangebiet Wohnbauflächen dar. Im südlichen sowie im nördlichen Bereich verlaufen zwei Schnellbahntrassen mit Haltepunkt.

#### **3.1.2 Landschaftsprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Karte Arten- und Biotopschutz für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HambGVBl. S. 363) stellt das Plangebiet im Landschaftsprogramm als Milieu „verdichteter Stadtraum“ dar. Als milieuübergreifende Funktionen werden dargestellt:

- Teil des Ersten Grünen Rings
- Landschaftsachse
- Entwicklungsbereich Naturhaushalt
- Schutz des Landschaftsbildes

Die Karte Arten und Biotopschutz stellt das Plangebiet als Biotopentwicklungsraum „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a)“ dar.

### 3.1.3 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gilt derzeit der Baustufenplan St. Pauli in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anzeiger S. 61). Eine kleine nördliche Teilfläche des Plangebiets liegt im Geltungsbereich des Teilbebauungsplans TB 80 vom 23. Februar 1954 (Amtl. Anzeiger S. 173). Im Baustufenplan St. Pauli ist das Grundstück als Grünfläche ausgewiesen. Der Teilbebauungsplan TB 80 weist für den nördlichen Bereich des geplanten Vorhabens Flächen aus, die von jeglicher Bebauung freizuhalten sind. Der Kuhberg ist als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen.

### 3.1.4 Bodenschutz/ Altlasten

Es liegen keine Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder auf Altlastenverdachtsflächen im Altlastenhinweiskataster vor.

### 3.1.5 Kampfmittelverdachtsfläche

Konkrete Hinweise auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern liegen nicht vor. Das Vorhandensein von Bombenblindgängern ist jedoch nicht auszuschließen.

### 3.1.6 Gesetzlich geschützte Biotope

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298, 1302) i. V. m. § 14 Abs. 1 und 2 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 13. Mai 2014 (HmbGVBl. S. 503, 531) sind im Plangebiet oder unmittelbar angrenzend an das Plangebiet nicht vorhanden.

### 3.1.7 Baumschutz

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

### 3.1.8 Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 des BNatSchG zu beachten.

### 3.1.9 Denkmalschutz

Das Plangebiet liegt am Fuße der ehemaligen Bastion Albertus. Die Bastion gehörte zu der nach frühniederländischer Manier in den Jahren zwischen 1616-28 errichteten Stadtbefestigung, die als mächtiges Bollwerk die Stadt während des 30jährigen Krieges schützte. Soweit bekannt, wurde der Wallkörper aus Erde aufgeschüttet und besaß eine hölzerne Innenkon-

struktion sowie eine hölzerne Substruktion. Darüber hinaus ist mit ziegelgemauerten Kasmatten im Walkkörper zu rechnen.

Das Ensemble „Alter Elbpark“ auf dem Gebiet der Neustadt und St. Pauli, Parkanlage mit Bismarckdenkmal, Helgoländer Allee und Wegesystem des 19. Jh. sowie erkennbaren Relikten der historischen Befestigungstopografie (Wall, Graben und den Bastionen Albertus (Jugendherberge) und Casparus (Bismarckdenkmal)) steht mit Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes am 01.05.2013 (Denkmalschutzgesetz vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142) unter Denkmalschutz. Nach dem zuvor geltenden Denkmalrecht hatte das Ensemble den Status eines erkannten Denkmals. Das Ensemble reicht in den westlichen Teil des Plangebiets hinein, die betreffende Fläche umfasst den in das Plangebiet einbezogenen Teil der öffentlichen Parkanlage sowie Teile des angrenzenden Baugebiets. Die Abgrenzung des Denkmalensembles wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

### 3.1.10 Risikogebiet Tideelbe

Das Plangebiet liegt teilweise im zukünftigen Risikogebiet der Tideelbe im Sinne des § 73 Absatz 1 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 4. August 2016 (BGBl. I S. 1972). Diese Risikogebiete sind gemäß § 9 Abs. 6a BauGB in Bebauungsplänen zu vermerken.

Die Abgrenzungen der Risikogebiete in Hamburg wurden bisher noch nicht veröffentlicht. Daher kann derzeit noch keine Kennzeichnung erfolgen. Diese werden nachgetragen, sofern die Abgrenzungen vor Feststellung dieses Bebauungsplans veröffentlicht werden.

## **3.2 Planerisch beachtliche Tatbestände**

### 3.2.1 Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Im Mai 2003 fand ein Gutachterverfahren zur Neubebauung des Flurstücks 649 statt, zu dem sechs Büros geladen wurden. Der Siegerentwurf aus diesem Verfahren war ursprünglich die Grundlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für eine Hamburger Stiftung. Dieses Planverfahren wurde im Jahre 2009 eingestellt. In den darauf folgenden Jahren wurde die Planung von einem neuen Grundeigentümer und Vorhabenträger mit einem geänderten Nutzungskonzept wieder aufgenommen und das damals ausgewählte Architekturbüro überführte das ursprüngliche Konzept in eine neue Planung als Grundlage des jetzigen Bebauungsplan-Entwurfs. Dieses neue Konzept bindet nun auch den Zugang zur S-Bahnhaltestelle in die Bebauung mit ein und wurde um 3 Vollgeschosse reduziert.

### 3.2.2 Lärmtechnische Untersuchung

Für das Plangebiet wurde im Sommer 2012 eine lärmtechnische Untersuchung angefertigt.

### 3.2.3 Luftschadstoffuntersuchung

Es liegt ein Gutachten zur Luftschadstoffbelastung vom September 2012 vor.

### 3.2.4 Landschaftsplanerischer Fachbeitrag

Es liegt ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neustadt 42 vom 28. August 2012 in der Fassung vom 29. Mai 2013 vor. Darin enthalten sind eine Erfassung und Bewertung des Baumbestands im Plangebiet sowie eine Bewertung des naturschutzrechtlichen Eingriffs und Ausgleichs.

### 3.2.5 Faunistische Potenzialanalyse und artenschutzrechtliche Betrachtung

Im Juni 2012 wurde eine „Faunistische Potenzialanalyse und artenschutzrechtliche Betrachtung“ für den Bebauungsplan Neustadt 42 erstellt.

### 3.2.6 Erschütterungsgutachten

Im Juli 2013 wurde ein Erschütterungsgutachten erarbeitet.

### 3.2.7 Verschattungsstudie

Im Sommer 2012 wurde eine Verschattungsstudie erstellt. Diese untersucht die durch das Vorhaben hervorgerufene zusätzliche Verschattung im Vergleich zur Bestandssituation. Diese Untersuchung wurde 2013 überarbeitet und weiter detailliert.

### 3.2.8 Stadtbild/ Hafensilhouette

Im Frühjahr 2012 wurden wichtige Sichtbezüge anhand von Lageplänen und Fotosimulationen überprüft. Die Auswirkungen auf das Stadtbild und die Hafensilhouette wurden mittels Fotomontagen sowie mit Hilfe des Stadtmodells untersucht.

## 3.3 Angaben zum Bestand

### 3.3.1 Lage/ Anbindung

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Neustadt, westlich der Straße „Hafentor“ am Fuße der Grünanlage „Stintfang“ und umfasst das Flurstück 649 und Teile der Flurstücke 1502, 650 und 651 der Gemarkung Neustadt Süd. Die parallel zum Hafen verlaufenden Hauptverkehrsstraßen „Bei den St. Pauli-Landungsbrücken“ und „Johannisbollwerk“ liegen etwa 30 m südlich des Plangebiets. Die Zufahrt zum Plangebiet erfolgt über die Straße „Johannisbollwerk – Hafentor“ sowie über die Straßen „Dietmar-Koel-Straße – Eichholz – Hafentor“.

Im Süden, außerhalb des Plangebiets grenzt eine oberirdisch aufgeständerte U-Bahntrasse (Linie U3) mit der Haltestelle „Landungsbrücken“ an. Nördlich des Vorhabengebiets verläuft durch das Plangebiet in Ost-West-Richtung eine unterirdische S-Bahntrasse (Linien S1, S3). An der Straße „Hafentor“ befindet sich ein oberirdischer, eingeschossiger Zugang der S-Bahn-Station. Die ursprüngliche Anlage U-Bahnhaltestelle „Landungsbrücken“ wurde im Krieg zerstört und 1959 modern neu gestaltet mit einer Verbindungsbrücke zu den Landungsbrücken an der Elbe.

Das Plangebiet weist insgesamt eine hohe Zentralität und - da es nur wenige Meter von den Landungsbrücken entfernt liegt und an eine Parkanlage angrenzt - eine herausragende Lagequalität auf.

Am Nordrand des Flurstücks 649, innerhalb des Bestandsgebäudes, befindet sich die Netzstation Nummer 464 der Vattenfall Europe mit von der Straße „Hafentor“ zuführenden Kabeln. Von dieser Netzstation verläuft über die Flurstücke 649 und 1502 nach Süden, in etwa 1,5 m Abstand parallel zur Straßenbegrenzungslinie der Straße „Hafentor“, eine unterirdische Stromleitung. Auf dem Flurstück 1502, innerhalb des südlich an die S-Bahnstation anschließenden Wegs liegt ein Stromkabel, das der Versorgung der Jugendherberge „Stintfang“ dient.

Die betreffende Stromleitung wird gekennzeichnet, soweit sie innerhalb der öffentlichen Grünfläche liegt.

Von der Straße „Hafentor“ aus verläuft am Südrand des Flurstücks 1502 (Parkanlage) bis zur U-Bahnstation eine Gasanschlussleitung. Auch diese ist im Bebauungsplan gekennzeichnet, soweit sie innerhalb der öffentlichen Grünfläche verläuft

### 3.3.2 Gebäudebestand

Auf dem Flurstück 649 steht ein nicht erhaltenswertes zweigeschossiges Gebäude mit etwa 330 m<sup>2</sup> BGF und ein weiteres Schuppengebäude mit etwa 70 m<sup>2</sup> Grundfläche.

### 3.3.3 Außenanlagen

Das Flurstück 649 ist fast vollständig versiegelt (zu 98%). Die im Plangebiet gelegenen Teilbereiche der Flurstücke 650 und 651 dienen als öffentliche Verkehrsfläche und sind ebenfalls nahezu vollständig versiegelt.

Der im zukünftigen Geltungsbereich gelegene Teil des Flurstücks 1502 (Parkanlage im Besitz der FHH) ist größtenteils begrünt und mit Böschungsmauern und Treppenanlagen bebaut. Das stark ansteigende Gelände ist derzeit Teil des Alten Elbparks, der wiederum einen Teil der Wallanlagen bildet.

Im Süden des Plangebiets führt eine Treppenanlage von der Straße „Hafentor“ nach Westen zur Aussichtsplattform des „Stintfangs“ bzw. zur Jugendherberge hinauf. Direkt südlich an die S-Bahn-Haltestelle „Landungsbrücken“ angrenzend führt ein Fußweg von der Straße „Hafentor“ diagonal durch das Plangebiet in die Grünanlage. Dieser Weg weist gestalterische Mängel auf.

Am westlichen Rand der Straße „Hafentor“, die bis zur Straßenmitte Teil des Plangebiets ist, stehen vier Robinien.

### 3.3.4 Umgebung

Östlich der Straße „Hafentor“, außerhalb des Plangebiets, wird das Orts- und Landschaftsbild durch die Blockrandbebauung geprägt. Die Straßenrandbebauung der Straße „Hafentor“ bildet eine geschlossene Fassadenfront mit 4-6 Geschossen und Traufhöhen von 19,80 m bis 25,80 m über NN. Die Bebauung stammt zu wesentlichen Teilen aus der Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Es befinden sich dort zahlreiche insbesondere portugiesische Restaurants, daher wird das Quartier als „Portugiesenviertel“ bezeichnet. Es wird stark von Touristen frequentiert. Einen Akzent in der Höhenausbildung setzt der Turm (Turmspitze 49,20 m über NN) der Schwedischen Gustav-Adolf-Kirche an der Ecke „Johannisbollwerk/ Ditmar-Koel-Straße“. Die Straße „Hafentor“ führt über den „Kuhberg“ auf die zurückweichende Geestkante. Oberhalb der Geestkante befindet sich Wohnbebauung aus den 1950er Jahren vorwiegend in Zeilenbauweise.

In der weiteren Umgebung prägen das Stadtbild und die Stadtsilhouette die St. Michaeliskirche als das Wahrzeichen Hamburgs, die monumentalen Bauten der Landungsbrücken-Gebäude und des Alten Elbtunnels, die Bebauung der „Hafenkrone“ mit dem aufragenden Turm des Hotels „Hafen Hamburg“, die massiven Ingenieurbauten des Flutschutzes an der Elbe, die Tide-Anlagen der St.-Pauli-Landungsbrücken, die Museumsschiffe „Rickmer Rickmers“ und „Cap San Diego“ auf der Elbe.

Westlich der Straße „Hafentor“ beginnt mit der 20 m hohen Erhebung der Geestbrücken, der durch die westlich liegende, tief eingeschnittene „Helgoländer Allee“ als Hügel erlebt wird. Dieser Bereich des Geestrückens, in alten Karten als „Elbhöhe“ bezeichnet, später und heute „Stintfang“ genannt, hat den Charakter eines topographischen Landzeichens, das im Gegensatz zu der sich nach Westen ausdehnenden bebauten Hangtopographie weitgehend seinen naturnahen Charakter bewahrt hat.

Der begrünzte Stintfang ist von weitem sichtbar, sowohl von der Elbe her, als auch von den Straßenzügen an den St. Pauli-Landungsbrücken und der Promenade zwischen Landungsbrücken und Baumwall. Über Wege und Treppenanlagen wird der Stintfang vom „Hafentor“ und der „Helgoländer Allee“ erschlossen.

Eine besondere Rolle spielte dieser Teil des Geestrückens im Ausbau der Stadtbefestigung. Die westliche Bastion Albertus wurde auf dem „Stintfang“ errichtet, das natürliche Geländeprofil wurde für den Verteidigungsbau modelliert, noch erkennbar in der großen Aussichtsplattform. Der „Stintfang“ als Endpunkt der Wallanlagen mit ihren Landschaftsgärten, wissenschaftlichen und kulturellen Institutionen, Denkmälern und Museen wurde 1881 mit der „Deutschen Seewarte“ bebaut, die 1943/1944 zerstört wurde. An ihrer Stelle wurde 1952-1955 die Jugendherberge errichtet.

### 3.3.5 Höhenverhältnisse

Die Straße „Hafentor“ befindet sich etwa auf einer Höhe von 5,20 m (südlicher Abschnitt) bis 6,20 m (nördlicher Abschnitt) über NN. Das bisher baulich genutzte Gebiet liegt bei etwa 6 m über NN. Das Gelände der Parkanlage erreicht an der westlichen Plangebietsgrenze Höhen zwischen 10,50 m (nordwestlich) und 12,50 m (südwestlich) über NN. Die außerhalb des Plangebiets liegende Aussichtsplattform des „Stintfangs“ befindet sich in einer Höhe von etwa 26,40 m über NN. Die Traufhöhen der Jugendherberge liegen bei 31,60 m über NN beim Vorbau und 38,10 m über NN beim Haupthaus.

## 4 Umweltbericht

### 4.1 Einleitung

#### 4.1.1 Vorbemerkungen

Gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und nach § 2a Absatz 1 BauGB in einem Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Dabei ist das Ergebnis der Umweltprüfung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Umweltprüfung dient der Bündelung, sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials auf der Grundlage geeigneter Daten und Untersuchungen und ist Trägerverfahren der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung (vgl. Kap. 4.3).

#### 4.1.2 Allgemeine Beschreibung des Planvorhabens

Geplant ist die Errichtung eines Wohngebäudes. Es sollen Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen sowie familiengerechte Wohnungen entstehen. Das geplante Gebäude verfügt über sechs Geschosse. Die Erdgeschosszone ist für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Das 1. und 2. OG soll vorwiegend Sonderwohnformen (Studenten- und Seniorenwohnen) aufnehmen, während im 3. - 5. OG vorwiegend familiengerechter Wohnraum geschaffen wird. Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden.

#### 4.1.3 Alternativen

##### Nullvariante

Ein Verzicht auf die Planung würde bedeuten, dass das Plangebiet in seinem gegenwärtigen Zustand verbleibt.

Das Plangebiet ist derzeit zwar planungsrechtlich Bestandteil einer Parkanlage (Elbpark als Bestandteil der Wallanlagen), tatsächlich aber durch eine zweigeschossige Altbebauung mit Gewerbehof sowie den eingeschossigen Eingangsbereich zur Schnellbahnhaltestelle Landungsbrücken am Fuße der Grünanlage „Stintfang“ geprägt. Es ist weitgehend versiegelt. Das Gebäude wird gewerblich genutzt.

##### Planungsvarianten

Es sind mehrere alternative Entwicklungsmöglichkeiten für das Gebiet möglich. Eine denkbare Planungsvariante wäre, das Plangebiet in die Parkanlage des Elbparks zu integrieren und

als Park neu anzulegen. Dies entspräche dem derzeit bestehenden Planrecht. Es wäre aus ökologischer Sicht vorteilhaft und würde die Versorgung der umliegenden, teilweise dicht bebauten Gebiete mit Grün- und Freiflächen verbessern. Die Wahrnehmbarkeit des Denkmals der Bastion würde sich nicht verändern.

Eine zweite Variante wäre es, auf der Basis der vorhandenen Strukturen eine künstlerisch-kulturelle Entwicklung der Fläche zu stärken ggf. in Verbindung mit gastronomischem Angeboten, um mit Hilfe solch einer öffentlich wirksamen Nutzung die Fläche zu aktivieren, aufzuwerten und in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken.

Eine dritte denkbare Planungsvariante wäre die Errichtung eines Bürogebäudes. Dies würde bedeuten, auf eine mögliche Erweiterung der Parkanlage zu verzichten, ohne gleichzeitig dem Mangel an Wohnungen entgegenwirken zu können. Daher wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Alle Alternativen würden jedoch keinen Beitrag zur Verbesserung insbesondere der Versorgung mit familiengerechtem Wohnraum bzw. der Versorgung mit studentischem und seniorengerechtem Wohnen leisten. Da entsprechender Wohnraum gewünscht wird und gerade familiengerechter Wohnraum in zentralen Lagen wie der Neustadt begehrt und knapp ist, wurde in Abwägung aller Belange entschieden, das Gebiet zur Schaffung von Wohnraum zu nutzen.

#### 4.1.4 Standort und Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum für die Umweltprüfung ist generell das Plangebiet anzusehen, speziell für die Schutzgüter Luft und Mensch müssen jedoch auch darüber hinausgreifende Faktoren berücksichtigt werden.

#### 4.1.5 Fachgutachten

Bezüglich der Quellen bei der Bearbeitung der Umweltprüfung siehe Ziffer 3.2.1 - 3.2.8.

#### 4.1.6 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Schutzgut	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen...	...und deren Berücksichtigung
1. Mensch	§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB: Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse	Festsetzung von baulichen Maßnahmen zum Schallschutz Regelungen im Durchführungsvertrag zum Schutz gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall
	§ 50 BImSchG: Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen einerseits und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen andererseits sind möglichst räumlich zu trennen	Die Planung des Allgemeinen Wohngebiets fügt sich in die Eigenart der Umgebung ein, welche wesentlich durch Wohnnutzungen geprägt ist.
	§ 50 Satz 2 BImSchG und § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe h BauGB: Bei Planungen in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.	Dem Planungsziel einer bestmöglichen Luftqualität kann, wie bei jeder Planung, die eine Nutzungsintensivierung zur Folge hat, nicht unmittelbar entsprochen werden. Bei ganzheitlicher Betrachtung trägt die Planung jedoch zu einer verkehrssparsamen und somit zur geforderten nachhaltigen Siedlungsentwicklung bei. Dadurch, dass zusätzliche Baurechte in innenstadtnaher Lage geschaffen werden, können Anreize entstehen, Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV statt mit dem Kfz zurückzulegen. Die vorgesehene Nachverdichtung im Bestand wirkt somit weniger verkehrs- und schadstoff erzeugend, als eine Planung, die ver-

Schutzgut	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen...	...und deren Berücksichtigung
		gleichbare Geschossflächen an anderer, dezentraler und weniger gut durch den ÖPNV erschlossener Stelle zulässt. Die Planung hat nur eine geringfügige Zunahme an Luftschadstoffen zur Folge (zusätzlicher PKW-Verkehr).
2. Boden	<p>§ 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG: Der Boden soll als nachhaltig funktionsfähiger Bestandteil des Naturhaushalts erhalten werden.</p> <p>§ 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB: Mit Grund und Boden ist sparsam und schonend umzugehen.</p>	Das Plangebiet ist bereits bisher zu etwa 80% versiegelt. Infolge der Neubebauung wird das Plangebiet vollständig versiegelt werden, die versiegelte Fläche vergrößert sich um ca. 285 m <sup>2</sup> . Die Versiegelung des Bodens ist zur Umsetzung des Vorhabens unvermeidbar. Dem Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird insoweit entsprochen, dass eine bereits überwiegend versiegelte Fläche bebaut wird, die Baufläche auf die reine Standfläche des Gebäudes reduziert wird, d.h. sämtliche Nebenanlagen und Stellplätze in das Gebäude integriert werden und mit der Festsetzung von intensiver und extensiver Dachbegrünung im Umfang von mindestens 960 m <sup>2</sup> die Verluste an Bodenfunktion vor Ort ausgeglichen werden können.
3. Wasser	<p>§ 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Gewässer sind als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern.</p> <p>§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG: Für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie für einen ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt ist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Sorge zu tragen.</p>	Eine über die bereits bestehende Grundbelastung (stark eingeschränkte Versickerungsfähigkeit der Böden durch die bestehende Versiegelung) hinausgehende wesentliche Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser ist nicht zu erwarten. Der vorhabenbedingte Anteil der Neuversiegelung ist für die Grundwasserneubildung relativ gering und schränkt den Anteil pflanzenverfügbaren Oberflächenwassers nicht erheblich ein. Mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser können durch die bauseitige Ausbildung einer „Weißen Wanne“ verhindert werden. Die Ausbildung der Dachflächen mit einer Intensiv- und Extensivdachbegrünung leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und das Ziel entlastenden Abflussverzögerung.
4. Klima	<p>§ 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG: Luft und Klima sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen.</p> <p>§ 1 Abs. 5 BauGB: Bauleitpläne sollen auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz dazu beitragen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.</p>	Dieser Zielsetzung entspricht der Bebauungsplan weitgehend. Durch die intensivere Nutzung einer innenstadtnah gelegenen Brache wird der Verzicht auf eine Kfz-Nutzung begünstigt. Durch eine Intensiv- und Extensivdachbegrünung können Aufheizungseffekte und Lufttrockenheit reduziert und durch die vegetationsbedingte Staubbindung und Schadstofffilterung aus der Luft kann ein Beitrag zur Kleinklimastabilisierung und Verbesserung der Lufthygiene geleistet werden.
5. Tiere und Pflanzen	<p>§ 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG: Wild lebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten sind auch im Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt zu erhalten.</p> <p>§ 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB: Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u.a. die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt zu berücksichtigen.</p>	Ein mögliches Vorkommen besonders geschützter oder streng geschützter Arten aus der Gruppe der Vögel und Fledermäuse ist untersucht worden. Im Plangebiet sind keine potentiellen Lebensraumstrukturen vorhanden, die Quartierspotentiale für Fledermäuse bieten. Durch die Überbauung von Grünflächen werden Brutquartiere lediglich zu kleinen Teilen berührt. Zudem werden sie von Vögeln frequentiert, die in der Stadt sehr häufig vorkommen und nicht gefährdet sind. Zum Brutvogelschutz ist der zu entnehmende Gehölzbestand nach Maßgabe der allgemeingültigen Regelung des § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG in der Zeit nach dem 30. September und vor dem 1. März zu beseitigen. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG treten unter Einhaltung des vorgenannten Rodungsfristen nicht ein.

Schutzgut	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen...	...und deren Berücksichtigung
6. Landschaft und Stadtbild	§ 1 Abs. 3 Nr. 6 BNatSchG: Im besiedelten Bereich sind Freiräume zu erhalten oder neu zu schaffen.  § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB: Die Erhaltung und Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile ist in der Bauleitplanung besonders zu berücksichtigen.	Mit der Inanspruchnahme einer urbanen, derzeit untergenutzten Fläche wird Landschaftsverbrauch im Außenbereich vermieden. Das Landschaftsbild wird aus südlicher Richtung zukünftig durch die deutlich höhere und gestaffelte Bebauung geprägt. Die Aufsicht auf die niedergeschossigen Dachflächen sowohl vom höher gelegenen Wegenetz der Parkanlage als auch von der höhergeschossigen Bebauung am Hafentor wird durch eine flächige Dachbegrünung landschaftsbildgerecht gestaltet.
7. Kultur- und sonstige Sachgüter	§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind in der Bauleitplanung insbesondere zu berücksichtigen.	Der gesetzliche Status der Stadtbefestigung bzw. der alten Bastion „Albertus“ wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die Wahrnehmbarkeit dieser Bastion wird aus bestimmten Blickperspektiven eingeschränkt, in der Gesamtabwägung wird dies jedoch als vertretbar angesehen. Mit der Kennzeichnung des Plangebiets als Archäologische Vorbehaltsfläche werden die Belange der Bodendenkmalpflege berücksichtigt.

#### 4.1.7 Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Die verwendeten Methoden sowie Details zu den Ausführungen im Umweltbericht sind ebenso wie Kenntnislücken den verwendeten Quellen zu entnehmen.

Im vorliegenden Fall sind zur Beurteilung der Umweltauswirkungen der Planung neben der dargelegten Beachtung der Fachgesetze keine besonderen technischen Verfahren notwendig.

Abwägungsrelevante Kenntnislücken bestehen nicht.

## **4.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die Schutzgüter werden nachfolgend einheitlich nach dem Gliederungsschema:

- Bestandsbeschreibung
- Beschreibung der wesentlichen Umweltauswirkungen der Planung
- Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/ Festsetzungen

erläutert.

### 4.2.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit und Lärmbelastung

#### 4.2.1.1 Bestandsbeschreibung

##### Lärm:

Das Plangebiet wird durch den von der südlich verlaufenden Bahntrasse der U3 und von dem südlich gelegenen Straßenzug „Johannisbollwerk/ Bei den St. Pauli Landungsbrücken“ ausgehenden Verkehrslärm belastet. In einer lärmtechnischen Untersuchung wurden tags mögliche Beurteilungspegel von bis 67 dB(A) und nachts mögliche Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) berechnet (vgl. Kapitel 5.8). Weiterhin wirken Lärmimmissionen aus dem Hafen auf das Plangebiet ein, deren Beurteilungspegel gemäß der lärmtechnischen Untersuchung tags bei bis zu 53 dB(A) und nachts bei bis zu 52 dB(A) liegen können.

Einwirkungen auf das Plangebiet ergeben sich zudem durch Erschütterungen, die vom Betrieb der Hochbahn bzw. der unterirdischen S-Bahn ausgehen. Bei der Realisierung des Vorhabens ist der Schutz der geplanten Wohnnutzungen vor schädlichen Umwelteinwirkun-

gen durch Erschütterungen beziehungsweise sekundärem Luftschall sicherzustellen. Eine entsprechende Verpflichtung enthält der Durchführungsvertrag. Im Rahmen von Erschütterungsmessungen und Prognosen sind die Erfordernisse von Maßnahmen für die geplante Bebauung geprüft und geeignete, erprobte Maßnahmen vorgeschlagen worden. Diese betreffen die Gründung des Gebäudes und die optimierte Abstimmung des schwimmenden Estrichs.

#### Luft:

Das Plangebiet ist als bioklimatisch-lufthygienischer Belastungsraum mit hohen Schadstoffbelastungen der Luft sowie vermindertem Luftaustausch einzustufen. Aufgrund der starken Frequentierung des südlich angrenzenden Straßenzugs „Johannisbollwerk/ Bei den St. Pauli Landungsbrücken“ ist eine hohe Luft-Grundbelastung gegeben. Das Plangebiet stellt daher bereits im Bestand keinen wertvollen Raum hinsichtlich der Luftqualität dar.

In der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) in der Fassung vom 02. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert am 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2244), sind Grenzwerte für eine Reihe von Luftschadstoffen festgelegt. Im innerstädtischen Bereich spielen die zu einem großen Anteil verkehrsbedingt emittierten Stoffe Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ), Feinstaub ( $\text{PM}_{2,5}$ ,  $\text{PM}_{10}$ ) und teilweise auch Benzol eine dominante Rolle.  $\text{PM}_{2,5}$  sind besonders feine Staubpartikel, die in  $\text{PM}_{10}$  enthalten sind.

Es liegt ein Gutachten zur Luftschadstoffbelastung vor, das im Mai 2012 erstellt wurde. Dieses Gutachten enthält eine Prognose für die zu erwartende Luftschadstoffbelastung bezogen auf das Jahr 2025. Diese setzt sich folgendermaßen zusammen:

#### - Hintergrundbelastung

Diese beinhaltet die Immissionen aus Industrie, Hausbrand und den weiter entfernt liegenden Straßen aus dem Umfeld des Plangebiets. Da sich in der Nähe des Plangebiets keine Luftschadstoffmessstellen befinden, wurde in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen auf vergleichbare Situationen (u.a. Großneumarkt, Hafencity) zurückgegriffen und diese auf den Bereich des Plangebiets übertragen.

#### - Gesamtbelastung:

Zur Ermittlung der Gesamtbelastung flossen zusätzlich die Belastungsdaten aus den Straßen im lokalen Umfeld (Zusatzbelastung) in die Prognose ein.

Es ergeben sich für das Jahr 2025 folgende prognostizierte Jahresmittelwerte:

$\text{NO}_2$ : maximal  $23,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$

$\text{PM}_{10}$ : maximal  $23,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$

$\text{PM}_{2,5}$ : maximal  $15,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Die Grenzwerte für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  (jeweils  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) werden deutlich und sicher unterschritten. Für  $\text{PM}_{2,5}$  gilt zur Zeit noch ein Zielwert (ab 2015 Grenzwert) von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , auch dieser wird deutlich unterschritten.

Zu betrachten sind zudem die Tagesmittelwerte für  $\text{PM}_{10}$ . Eine Belastung von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft darf an maximal 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Eine Prognose der Tageswerte ist aus methodischen Gründen schwierig. Gemäß dem Leitfaden „Luftschadstoffe in der Bauleitplanung 2011“ (Hg. BSU, Amt für Landes- und Landschaftsplanung) stellt es derzeit den Stand der Technik dar, die Anzahl der Überschreitungen aus dem prognostizierten Jahresmittelwert abzuleiten (vgl. Leitfaden S. 13). Die Auswertung der Messdaten der vergangenen Jahre in Hamburg hat ergeben, dass bei vorliegenden Jahresmittelwerten, die unterhalb von  $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft liegen, der Wert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft mit hoher Wahrscheinlichkeit an weniger als 35 Tagen im Jahr überschritten wird. Dies wäre

auch hier der Fall, da der prognostizierte Jahresmittelwert nochmals deutlich unterhalb von  $32 \mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$  Luft liegt. Der Leitfaden stellt hierzu allerdings fest, dass es offen bleibt, ob dieser Zusammenhang weiterhin so bestehen bleibt.

Relevant sind schließlich die Immissions-Stundenwerte für  $\text{NO}_2$ . Eine Belastung von  $200 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  Luft soll an maximal 18 Tagen im Jahr überschritten werden. Auch hier stellen sich methodische Probleme der Ermittlung. So ist eine einfache Überlagerung der berechneten Immissionsbeiträge und der städtischen Hintergrundbelastung nicht möglich. Zudem ist der Zusammenhang zwischen Jahresmittelwert und Stundenwert mit deutlich größeren Unsicherheiten behaftet. Daher soll gemäß dem Leitfaden „Luftschadstoffe in der Bauleitplanung 2011“ die Bewertung von  $\text{NO}_2$  mangels wissenschaftlicher Erkenntnisse weiterhin anhand des Jahresmittelwertes erfolgen.

Auswertungen der Daten der Verkehrsmessstationen des Hamburger Luftmessnetzes für die Jahre 2001 bis 2009 zeigen, dass selbst bei gemessenen Jahresmittelwerten von mehr als  $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  Luft die zulässige Überschreitungshäufigkeit noch eingehalten wird und erst ab Werten von  $60 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  Luft Überschreitungen der zulässigen Häufigkeit der Stundenwerte zu erwarten sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Anforderungen der 39. BImSchV bezogen auf das Bezugsjahr 2025 eingehalten werden.

#### Licht:

Das Umfeld des Plangebiets ist bereits in der Bestandssituation durch Straßenbeleuchtung, die Hochbahn, die hafenbezogenen und touristischen Einrichtungen im Bereich der Landungsbrücken sowie die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge von einer erheblichen nächtlichen Aufhellung betroffen. Eine zusätzliche Aufhellung erfolgt durch in der Umgebung vorhandene Werbeanlagen und durch nächtlich ausgeleuchtete Gastronomie.

#### Verschattung:

Bezüglich einer möglichen Verschattung ist die Bebauung an der Ostseite der Straße Hafentor zu betrachten. Diese ist überwiegend sechsgeschossig (Gebäude Johannissbollwerk 20, Hafentor 2 und 3) bzw. viergeschossig (Eichholz 43). Die Gebäude Johannissbollwerk 20 und Hafentor 2 beherbergen Büros, das Gebäude Hafentor 3 wird als Hotel genutzt. Als Wohngebäude dient nur das Gebäude Eichholz 43.

Die genannten Gebäude sind derzeit nur geringfügig von Verschattung betroffen. Im Rahmen einer Verschattungsstudie wurde die Verschattungssituation an verschiedenen Tagen im Jahr zu jeweils unterschiedlichen Tageszeiten untersucht: 17.01. bzw. 24.11, 21.03. bzw. 21.09., 05.05. bzw. 07.08., 21.06. Die Verschattungssituation wird unter Kapitel 4.2.1.2. näher behandelt.

#### Wegeverbindungen/ Erholungswirkung:

Im Süden des Plangebiets verläuft eine wichtige Fußgängerverbindung von der Straße Hafentor bzw. dem U-Bahnhof Landungsbrücken auf den Stintfang, die von Bewohnern und insbesondere Touristen zahlreich frequentiert wird. Diese bleibt auch zukünftig erhalten. Der Nordwesten des Plangebiets ist Teil des Alten Elbparks und steht für eine Erholungsnutzung zur Verfügung. Der im Hangbereich entlang der westlichen Plangebietsgrenze verlaufende Fußweg bleibt erhalten, während die Wegeverbindung hinunter zum S-Bahneingang durch die geplante Bebauung aufgehoben wird. Das Flurstück 649 ist eingezäunt, fast vollständig versiegelt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Mit dem Alten Elbpark und den nördlich an diesen anschließenden Wallanlagen besteht ein hervorragendes Angebot an Grün- und Erholungsflächen in fußläufiger Entfernung.

#### Versorgungssituation:

Aufgrund der zunehmenden Konzentration von Gastronomiebetrieben und Geschäften, deren Angebote sich vornehmlich an Touristen richten, hat sich die Nahversorgungssituation für die Bewohner der südlichen Neustadt in den vergangenen Jahren eher verschlechtert. Ein größerer Lebensmittelmarkt befindet sich in der Straße Brauerknechtgraben. Hinzu kommen einige Bäcker und ein Lebensmittelgeschäft/Imbiss in der Ditmar-Koel-Straße. Durch die Nähe zur westlichen Innenstadt Hamburgs ist allerdings eine gute Versorgung mit höherwertigen Konsumgütern des periodischen Bedarfs gegeben. Die Quartiersnutzer kommen zudem in den Genuss einer sehr guten Anbindung an den ÖPNV (U- und S-Bahnhof Landungsbrücken).

#### 4.2.1.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

##### Lärm:

In Folge der Planung ist eine nur geringfügige Zunahme des Verkehrs auf dem Straßenzug „Johannisbollwerk/ Bei den St. Pauli Landungsbrücken“ zu erwarten. Aufgrund der zentralen Lage und der unmittelbaren Nähe zur U-/S-Bahnstation Landungsbrücken kann davon ausgegangen werden, dass die Bewohner der neu geschaffenen Wohnungen verstärkt das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs nutzen. Mit der Änderung der HBauO vom 24.1.14 ist die bis dahin bestehende Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kfz bei Wohnungsbauvorhaben weggefallen. Nach dem aktuellen Planungsstand sind in der Tiefgarage daher nur noch 12 Stellplätze für die gewerbliche Nutzung vorgesehen. Das Verkehrsaufkommen wird aller Voraussicht nach angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung der Straße „Johannisbollwerk/ Bei den St. Pauli Landungsbrücken“ planinduziert nur leicht ansteigen. Die zusätzlich zu erwartende Lärmbelastung kann folglich als nicht erheblich eingestuft werden.

Ergänzend wurde untersucht, inwieweit die Bebauung durch eine Trichterwirkung bzw. durch Reflexionen zu einer Mehrbelastung an Verkehrslärm für die bestehende Bebauung an der Straße Hafentor führt. Ergebnis ist, dass es zwar zu Mehrbelastungen kommt, diese aber in der Größenordnung von 0,5 – 0,6 dB(A) und damit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 2 dB (A) liegen. Auf die Belastung durch Gewerbelärm (Hafen) hat die Bebauung keine Auswirkungen.

Für die geplante Tiefgaragenzufahrt wurde in der schalltechnischen Untersuchung deren Verträglichkeit mit dem direkten Wohnumfeld untersucht. Als maßgeblicher Immissionsort wurde das nächstgelegene Fenster direkt über dem Tiefgarageneinfahrtsbereich angenommen. Ergebnis ist, dass es für das geplante Gebäude weder tagsüber noch nachts zu Überschreitungen der Richtwerte der TA Lärm kommt.

##### Luft:

Infolge der Umsetzung des Bebauungsplans ist eine leichte Zunahme des Straßenverkehrs im Umfeld des Plangebiets zu erwarten. Im Bereich der zukünftigen Tiefgaragenzufahrt sowie auf den zuführenden Straßenabschnitten wird es zu einer entsprechenden Zunahme der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen kommen. Es kann jedoch prognostiziert werden, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV weiterhin deutlich unterschritten werden. Gesunde Wohnverhältnisse sind nicht in Frage gestellt.

##### Licht:

Die Umgebung des Plangebiets ist bereits im Bestand durch Werbeanlagen und durch Gastronomie mit nächtlicher Ausleuchtung geprägt. Möglicherweise wird im Erdgeschoss ein Nahversorger oder eine andere gewerbliche Nutzung etabliert, deren Werbeanlagen zusätzliche Lichtbelastung mit sich bringt, wobei diese in Anbetracht der Bestandssituation nicht als relevant anzusehen ist.

### Verschattung:

Um die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Besonnungssituation der gegenüber gelegenen Gebäude zu untersuchen, wurde im Sommer 2012 eine Verschattungsstudie durchgeführt. In Ermangelung verbindlicher, gesetzlicher Vorgaben oder Richtlinien wurde für die vorliegende Verschattungsstudie die DIN 5034-1 (1999) als Orientierungswert herangezogen. Die Verschattungssituation der benachbarten Gebäude durch das Planvorhaben wurde dementsprechend für den 17.01./24.11., 21.03./21.09., 05.05./07.08. und 21.06 simuliert. Die Untersuchung wurde Ende 2013 ergänzt und detailliert. Zusätzlich wurde untersucht, inwieweit sich die Situation verbessert, wenn das Gebäude um ein Geschoss reduziert wird.

Die hier angeführten Zeiten gelten jeweils für die beiden äußeren Gebäude Johannissbollwerk 20 (Büronutzung) im Süden und Eichholz 43 (Wohngebäude) im Norden. Die dazwischen liegenden Gebäude sind ausschließlich gewerblich genutzt (Büros, Hotel), die Verschattung tritt innerhalb der genannten zeitlichen Spanne ein. Es ergibt sich Folgendes:

- Am **05.05. bzw. 07.08. eines Jahres** sind die Gebäude ab etwa 13 Uhr (Johannissbollwerk 20) bzw. 13.15 Uhr (Eichholz 43) bzw. besonnt. Es kommt zu Verschattung von Teilen der Fassaden im EG ab etwa 16.00 Uhr am Gebäude Johannissbollwerk 20, der Schatten erreicht um 16.15 Uhr das Gebäude Eichholz 43 und erweitert sich dann über die gesamten Fassaden. Bei einer nur fünfgeschossigen Bebauung setzt die Verschattung etwa 15-20 Minuten später ein. Gegenwärtig tritt eine Verschattung nur durch den Baumbestand ein, diese beginnt spürbar ab etwa 17 Uhr.
- Am **21.06. eines Jahres** (Höchststand der Sonne) sind beide Gebäude ab etwa 13 Uhr besonnt. Es kommt zu Verschattung von Teilen der Fassade im EG ab etwa 16.30 Uhr. Der Schatten erweitert sich dann wiederum über die gesamte Fassade. Bei einer nur fünfgeschossigen Bebauung setzt die Verschattung etwa 30 Minuten später ein. Ohne Bebauung beginnt die Verschattung durch die Bäume spürbar um etwa 17 Uhr.
- Am **21.03./21.09. eines Jahres**, zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche, sind beide Gebäude ab etwa 13.30 Uhr besonnt. Der Schatten erreicht die jeweiligen Fassaden ab etwa 16 Uhr (Johannissbollwerk 20) bzw. 15.15 Uhr (Eichholz 43). Er wandert dann über die Gebäude. Der Schatten ist bei einer nur fünfgeschossigen Bebauung etwas kleiner, so dass die Verschattung in der jeweiligen Etage etwas später einsetzt. Ohne Bebauung setzt eine Verschattung durch den Baumbestand am Gebäude Eichholz 43 ab etwa 15.30 Uhr ein, um 17 Uhr ist die Bebauung insgesamt zu großen Teilen verschattet.
- Am **24.11/17.01. eines Jahres** sind beide Gebäude ab etwa 13.45 Uhr besonnt. Der Schatten erreicht das Gebäude Eichholz 43 um etwa 15.15 Uhr. Für das Gebäude Johannissbollwerk 20 hat die Bebauung keine Auswirkungen, weil die Sonne untergegangen ist, bevor der Schatten das Gebäude erreicht.

Die geplante Bebauung des Bebauungsplans Neustadt 42 hat somit im Frühjahr und Sommer Auswirkungen auf die Besonnungssituation der umliegenden Gebäude, weil die Verschattung ca. 30 bis 60 Minuten früher einsetzt. Im Winter (17.01./24.11.) ergeben sich nur geringfügige Auswirkungen, insbesondere ist das Wohngebäude Eichholz 43 weiterhin für mehr als eine Stunde besonnt. Die Anforderungen der DIN 5034-1 (mindestens eine Stunde Besonnung am 17.01./24.11.) werden eingehalten. Die Vorgabe der Rechtsprechung (Beschuss des OVG Berlin vom 27.10.2004, Aktenzeichen 2 S 43.04), wonach die Anforderungen an die Besonnung für Wohngebäude als gewahrt gelten, wenn an diesen Tagen eine Besonnung von zwei Stunden gegeben ist, wird ebenfalls eingehalten bzw. bezogen auf das EG des Gebäudes Eichholz 43 nur leicht unterschritten (Einsetzen der Verschattung dort zwischen 15.15 Uhr und 15.30 Uhr).

In der Gesamtabwägung ist das Vorhaben hinsichtlich seiner Verschattungswirkung vertretbar und zumutbar, zumal die neu hinzukommende Bebauung die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen einhält.

#### Wegeverbindungen/Erholungswirkung:

Durch die Realisierung kommt es zu einem Verlust an öffentlich nutzbarer Fläche von etwa 470 m<sup>2</sup>. Davon entfallen etwa 330 m<sup>2</sup> auf Parkflächen. Es handelt sich um Flächen unmittelbar angrenzend an die bestehende bauliche Nutzung, die für die Parknutzung nur eine untergeordnete Bedeutung haben. Im Wesentlichen sind es die Flächen südlich des Weges, der von der Treppe zum Stintfang auf direktem Weg zur S-Bahn führt. Die betreffenden Flächen sind abschüssig und mit Sträuchern und Bäumen bewachsen, sie haben keine besondere Qualität als Aufenthaltsort.

Die übrigen 140 m<sup>2</sup> entfallen auf eine Wegeverbindung, die derzeit von der Stintfangtreppe hinunter zum S-Bahnhof verläuft. Diese wird durch die geplante Bebauung aufgehoben und entfällt ersatzlos. Sie hat keine bedeutende Verbindungsfunktion, weil die Stintfangtreppe von S-Bahnzugang über die Straße Hafentor auf kurzem Wege erreichbar ist. Insgesamt wird die Erholungsnutzung durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Das Flurstück 649 ist eingezäunt und stand für die Erholungsnutzung schon bisher nicht zur Verfügung.

#### Versorgungssituation:

Die Erdgeschosszone bietet Potential für die Ansiedlung eines Nahversorgers, beispielsweise eines Lebensmittelmarktes. Die Versorgungssituation im Gebiet würde sich dadurch deutlich verbessern.

#### 4.2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

##### Lärm:

Durch das Vorhaben sind aus schalltechnischer Sicht keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Eine Verträglichkeit der geplanten Wohnnutzung mit den bereits heute vorhandenen Lärmimmissionen aus Verkehrs- und Hafentorlärm wird durch eine entsprechende Festsetzung sichergestellt (vgl. Kapitel 5.8 Lärmschutz).

##### Verschattung:

Für die Beurteilung der Besonnungssituation von Wohngebäuden bestehen auf Ebene der Bebauungsplanung keine rechtsverbindlichen Grenz- oder Richtwerte bezüglich der Besonnungsdauer. Maßstab ist hier ausschließlich das Abwägungsgebot (gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse als gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigender Belang).

Im Regelfall kann davon ausgegangen werden, dass gesunde Wohnverhältnisse dann gewährleistet sind, wenn die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen eingehalten werden. Dies ist hier der Fall, die Abstandsfläche des neuen Wohngebäudes zu dem Gebäude Eichholz 43 überschneiden sich nicht. Auch die Abstandsflächen zu dem Hotel und den Bürogebäuden Hafentor 2 und 3 bzw. Johannissbollwerk 20 werden eingehalten.

Bezüglich Besonnung existiert als zusätzliche Beurteilungsgrundlage die DIN 5034-1. Diese kann als allgemein anerkannte Regel der Baukunst zur Orientierung herangezogen werden. Gemäß der DIN 5034-1 ist eine Wohnung dann ausreichend besonnt, wenn am 17. Januar mindestens ein Wohnraum so besonnt wird, dass die Besonnungsdauer in Fenstermitte mindestens eine Stunde beträgt. Dies ist weiterhin der Fall. Als weitere Anforderung existiert ein Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg vom 27.10.2004 zum Aktenzeichen 2 S 43.04, wonach die Anforderungen an die Besonnung für Wohngebäude in zentralen Innenstadtlagen als gewahrt gelten, wenn an diesen Tagen eine Besonnung von zwei Stunden gegeben ist (vgl. ebenso OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 21.10.2015 zum Az. 2 K 194/12, juris Rn.176; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 15.12.2015 zum Az. 3 S 2827/02, juris Rn. 82) . Diese wird ebenfalls eingehalten bzw. bezogen auf das EG des Gebäudes Eichholz 43 nur geringfügig unterschritten (Einsetzen der Verschattung dort zwischen 15.15 h und 15.30 h).

Durch die genaue Festlegung der Gebäudekubatur wird sichergestellt, dass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Bezüglich der Aspekte Luft und Wegeverbindung / Erholungswirkung sind ebenfalls keine besonderen Maßnahmen erforderlich. Die Luftqualität in Hamburg wird routinemäßig überwacht.

## 4.2.2 Schutzgut Boden

### 4.2.2.1 Bestandsbeschreibung

Die Hanganlage im B-Plangebiet umfasst die mittelalterliche Bastion Albertus, die als Teil der damaligen Stadtbefestigung künstlich aufgeschüttet wurde. Auf den unversiegelten, über 300 Jahre gewachsenen Böden sind die Bodenfunktionen wie Standort für Pflanzen und Tiere, Regenwasserversickerung/-speicherung, Verdunstungseffekte u.a. gegeben. Auf einem Großteil der Vorhabenfläche sind die Bodenfunktionen allerdings durch Gebäude und versiegelte Nebenflächen bereits derzeit nachhaltig gestört.

### 4.2.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Das für das Bauvorhaben ausgewiesene Areal mit einer Gesamtfläche von rd. 1.435 m<sup>2</sup> ist im Bestand bereits zu rd. 80 % (rd. 1.150 m<sup>2</sup>) versiegelt. Mit der vollständigen Überbauung zweier Teilflächen der Parkanlage werden rd. 285 m<sup>2</sup> Fläche zusätzlich versiegelt.

### 4.2.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind geringfügig. Diese graduelle Erhöhung der Bodenversiegelung kann durch eine Begrünung der Dachflächen des Neubauvorhabens ausgeglichen werden. Hierbei ist der Versiegelungsanteil offenen Bodens zur neu anzulegenden Extensivdachbegrünung im Verhältnis 1:2 auszugleichen. Bei Durchführung der Minderungsmaßnahme Intensiv- bzw. Extensivdachbegrünung auf zusammen 960 m<sup>2</sup> Dachflächen bedarf es keines weiteren externen Ausgleichs für das Schutzgut Boden.

## 4.2.3 Schutzgut Wasser

### 4.2.3.1 Bestandsbeschreibung

Das Oberflächenwasser der versiegelten Flächen der Gebäude- und Nebenflächen wird derzeit über Siele abgeführt. Auf den offenen Bodenarealen kann das Niederschlagswasser versickern und stellt hier den pflanzenverfügbaren Bodenwasseranteil dar und trägt zur Grundwasseranreicherung bei. Aufgrund der Reliefsituation ist mit einer gewissen hangabwärts gerichteten Verdriftung des oberflächennahen Bodenwassers zu rechnen.

### 4.2.3.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Der vorhabenbedingte Anteil der Neuversiegelung ist für die Grundwasserneubildung gering und schränkt den Anteil pflanzenverfügbaren Oberflächenwassers nicht erheblich ein.

### 4.2.3.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser können durch die bauseitige Ausbildung einer „Weißen Wanne“ verhindert werden. Die Ausbildung der Dachflächen mit einer Intensiv- bzw. Extensivdachbegrünung leistet darüber hinaus einen nachhaltigen Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und das Siel entlastenden Abflussverzögerung. Da die Aufnahmekapazität des anliegenden Mischwassersiels begrenzt ist, wird es erforderlich, darüber hinaus Rückhalte-

kapazitäten auf dem Grundstück zu schaffen. Die zulässige Einleitmenge und das erforderliche Rückhaltevolumen werden im Rahmen der Baugenehmigung abgestimmt.

Die Verringerung der Grundwasserneubildung durch das Bauvorhaben ist vernachlässigbar.

#### 4.2.4 Schutzgut Klima und Lufthygiene (Luft)

##### 4.2.4.1 Bestandsbeschreibung

Die Nähe zur Elbe, die Bebauung im Umfeld, die begrünte Parkanlage des „Stintfangs“ und die bereits vorhandene bauliche Nutzung auf der Vorhabenfläche prägen das städtische Kleinklima. Die offenen und vegetationsbestandenen Parkflächen tragen insbesondere durch die bioökologischen Wirkungen des Baumbestands wie Verschattung, Verdunstung, Staubbindung zur Kaltluftbildung und Stabilisierung der Lufthygiene bei. Aufgrund der geringen Größe der Vegetationsflächen im Plangebiet sind diese positiven Kleinklimaaspekte jedoch nur von örtlicher Bedeutung. Das Bauvorhaben liegt im Windschatten des Stintfanghügels. Die aktuelle, zweigeschossige Bebauung des Hangfußes bildet bereits einen den potentiellen Kaltluftabstrom beeinträchtigenden Querriegel.

##### 4.2.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Durch die im Zuge der Umsetzung des Vorhabens unvermeidliche Reduzierung des Baumbestands und damit des Grünvolumens werden die positiven bioökologischen Funktionen eingeschränkt. Bei der vorgesehenen Gebäudehöhe wirken die Verschattungszonen weiter in der Parkanlage hinein. Eine Zunahme der Bebauung führt zu einer geringfügigen Erhöhung abstrahlungsintensiver Flächen und möglichen Zunahme von Winddüseneffekten.

##### 4.2.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Aufgrund der versiegelungsbedingten Vorprägung der Vorhabenfläche sind die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf das Kleinklima nicht erheblich. Durch eine Intensiv- und Extensivdachbegrünung werden die Aufheizungseffekte reduziert. Durch die vegetationsbedingte Staubbindung und Schadstofffilterung aus der Luft kann ein Beitrag zur Kleinklimastabilisierung und Verbesserung der Lufthygiene geleistet werden.

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

##### 4.2.5.1 Bestandsbeschreibung

Die Parkanlage ist als Südost ausgerichtete Hanglage zu charakterisieren. Während sich im Norden ein dichter Gehölzbestand mit altem Baumbestand anschließt, sind im zentralen Abschnitt der Parkanlage die Gehölze aktuell zurückgeschnitten worden. Diese Areale sind mit einer Pioniervegetation in Form einer Gras-/ Krautflur ohne floristische Besonderheiten bewachsen. Es sind keine wertvollen Biotopstrukturen vorhanden. Dem Baumschutz unterliegende Baumgruppen aus mittelalten Ahornen bilden das Gehölzgerüst. Einige Baumstandorte sind durch Bodenversiegelungen im Kronentraufenbereich bereits beeinträchtigt.

Das Plangebiet hat keine besondere Bedeutung als Lebensraum für Tiere. Eine faunistische Erhebung hat nicht stattgefunden; zu erwarten sind lediglich die in innerstädtischen Parkanlagen üblicherweise vorkommenden Arten wie beispielsweise Eichhörnchen und Kaninchen. Zu den artenschutzrechtlich relevanten Arten (Vögel, Fledermäuse) vgl. Kap. 5.10.3.

##### 4.2.5.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die Planung führt zu einem Verlust von etwa 285 m<sup>2</sup> Vegetationsfläche. Der Lebensraum für Tiere wird dementsprechend eingeschränkt.

Im Zuge der Planung des Vorhabens ist der Baumbestand im Plangebiet ermittelt und bewertet worden. Erfasst wurden alle Bäume mit einem Stammumfang > 15 cm. Die Bäume werden vier Kategorien zugeordnet: besonders erhaltungswürdig (I), erhaltungswürdig (II), bedingt erhaltungswürdig (III) und nicht erhaltungswürdig (IV). Insgesamt befinden sich 27 Bäume im Plangebiet, davon 23 auf öffentlichen und vier auf privaten Flächen. Von diesen 27 Bäumen wird lediglich einer der Kategorie I zugeordnet, für fünf Bäume erfolgt die Zuordnung zu der Kategorie II. Der eine Baum der Kategorie I, eine Linde auf öffentlichen Grund, kann erhalten werden. Vier Bäume der Kategorie II, Robinien im öffentlichen Straßenraum vor dem Gebäude, sind durch die Nähe des geplanten Gebäudes zwar gefährdet, können aber mit Hilfe entsprechender Schutzmaßnahmen (u.a. Kronenrückschnitt) ggf. auch erhalten werden. Ebenfalls erhalten werden können drei Bäume der Kategorie III.

Nicht erhalten werden können insgesamt 19 Bäume: der fünfte Baum der Kategorie II (ein Ahorn) sowie weitere 18 Bäume der Kategorien III und IV. Darunter sind alle vier Bäume, die sich auf Privatgrund befinden.

#### 4.2.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Aufgrund des geringen Ausmaßes der betroffenen Fläche (lediglich 285 m<sup>2</sup> Vegetationsflächenverlust) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere oder Pflanzen zu erwarten. Die betroffenen Tiere können in die angrenzende weitläufige Parkanlage (Wallanlagen) ausweichen. Zudem werden durch die festgesetzten Dachbegrünungen neue Lebensräume bzw. neue Nahrungshabitate für Insekten und Vögel geschaffen.

Die 19 zu rodenden Bäume sind durch die Baumschutzverordnung geschützt. Der Baumwertverlust wird nach dem einschlägigen Wertermittlungsverfahren KOCH ermittelt und ausgeglichen. Die nach § 60 BauGB zu leistende Ersatzzahlung wird im Durchführungsvertrag geregelt. Die Ausgleichszahlungen dienen zum einen dem Ausgleich der Vermögensnachteile, die der FHH durch die Beseitigung der bisher in öffentlichem Eigentum befindlichen Bäume erwachsen, zum anderen tragen sie den Vorgaben der Baumschutzverordnung Rechnung.

Bei Einhaltung des Rodungszeitraums von Oktober bis Februar sind keine Verbotstatbestände nach §§ 39 und 44 BNatSchG erfüllt. Zum Artenschutz vgl. Kap. 5.10.3.

#### 4.2.6 Schutzgut Landschaft und Stadtbild

##### 4.2.6.1 Bestandsbeschreibung

Die Parkanlage ist Teil des alten Elbparks, wo 1869 die internationale Gartenbauausstellung stattgefunden hat. Das Landschaftsbild im Plangebiet wird geprägt durch die Hanglage der mittelalterlichen Bastion Albertus. Wegeverbindungen führen durch die Parkanlage zur Jugendherberge und in die Parkanlage Stintfang. Blickbeziehungen vom Wegenetz der Parkanlage zur Elbe sind aufgrund der bis zu sechsgeschossigen Bebauung Hafentor, der Hochbahn und nicht zuletzt wegen des Baumbestands in der Vegetationsperiode nur eingeschränkt vorhanden. Die Hangansicht von Süden ist durch Gebäude und die Gehölzkulisse geprägt.

##### 4.2.6.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die zukünftige Bebauung wird die Sichtbeziehungen vom öffentlichen Wegenetz der Parkanlage auf die Elbe weiter einschränken. Von Süden aus gesehen wird sich das Landschaftsbild verändern und zukünftig durch die deutlich höhere und gestaffelte Bebauung geprägt. Auch aus den umgebenden Straßen (Eichholz, Kuhberg) wird sich das Landschaftsbild deutlich verändern. Anstatt eines begrünten Hanges wird dort zukünftig der Baukörper dominieren.

#### 4.2.6.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Veränderungen des Landschafts- und Stadtbildes infolge des Vorhabens sind unvermeidbar. Um diese möglichst gering zu halten, wurde der „Turm“ des geplanten Gebäudes (3. bis 5. Obergeschoss) gegenüber dem Sockel des Gebäudes (Erdgeschoss bis 2. Obergeschoss) gedreht. Diese Drehung wurde so gestaltet, dass vorhandene Sichtbeziehungen vom Stintfang auf die Elbe erhalten bleiben. Wichtige Bezugspunkte für die Ausgestaltung des Baukörpers war die Sicherstellung der Sichtbarkeit der Cap San Diego auf der Elbe und der Elbphilharmonie von der Parkanlage. Die Aufsicht auf die niedergeschossigen Dachflächen sowohl vom höher gelegenen Wegenetz der Parkanlage als auch von der höhergeschossigen Bebauung am Hafentor wird durch eine flächige Dachbegrünung landschaftsbildgerecht eingebunden. Aus diesem Grunde werden auch dezidiert technische Anlagen auf den Dachflächen ausgeschlossen (vgl. § 2). Weiterhin sollen die dem Neubau vorgelagerten Straßenbäume (Robinien) im Hafentor zur Einbindung des Vorhabens in den Bestand erhalten werden.

#### 4.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

##### 4.2.7.1 Bestandsbeschreibung

Das Ensemble „Alter Elbpark“ auf dem Gebiet der Neustadt und St. Pauli, Parkanlage mit Bismarckdenkmal, Helgoländer Allee und Wegesystem des 19. Jh. sowie erkennbaren Relikten der historischen Befestigungstopografie (Wall, Graben und den Bastionen Albertus (Jugendherberge) und Casparus (Bismarckdenkmal)) steht mit Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes am 01.05.2013 unter Denkmalschutz. Das Ensemble reicht in den westlichen Teil des Plangebiets hinein, die betreffende Fläche umfasst den in das Plangebiet einbezogenen Teil der öffentlichen Parkanlage sowie Teile des angrenzenden Baugebiets.

Seitens des Helms-Museums wurde mitgeteilt, dass die geplante Tiefgarage in den Fuß der Bastion Albertus eingreift, die zu der nach frühniederländischer Manier in den Jahren zwischen 1616-28 errichteten Stadtbefestigung gehört, die als mächtiges Bollwerk die Stadt während des 30jährigen Krieges schützte. Mit dieser wurde die Hamburger Neustadt in die Stadtbefestigung einbezogen. Soweit bekannt, wurde der Wallkörper aus Erde aufgeschüttet und besaß eine hölzerne Innenkonstruktion sowie eine hölzerne Substruktion. Darüber hinaus ist mit ziegelgemauerten Kasematten im Wallkörper zu rechnen.

##### 4.2.7.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die in das Plangebiet einbezogenen Teile des Denkmalensembles werden in ihrem Erscheinungsbild deutlich verändert. Soweit sie Teil des zukünftigen Baugebiets sind, werden sie überbaut und sind nicht mehr als Teil der Wallanlagen bzw. des ehemaligen Befestigungssystems wahrnehmbar. Der Stintfang bzw. die „Bastion Albertus“ haben für die Gesamtwirkung des Denkmalensembles eine erhebliche Bedeutung, weil der betreffende Bereich der einzige des Wallrings ist, an dem eine Bastion noch erlebbar ist. Die vorliegenden Visualisierungen zeigen jedoch, dass der Stintfang aus allen Blickbeziehungen, die eine größere Distanz zum Vorhabengrundstück zeigen, in seiner prägenden Wirkung nach wie vor wahrgenommen wird, und dass auch der Blick vom Stintfang nur geringfügig beeinträchtigt wird. Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem für Blickbeziehungen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens, d.h. aus den Fußgängerperspektiven der Straßen Hafentor, Eichholz und Kuhberg. Wo derzeit ein grüner Hang zu sehen ist, dominiert zukünftig die Bebauung. Bedeutender für die Wahrnehmbarkeit einer Bastion sind aber die Perspektiven, die aus größerer Entfernung die Situation im Ganzen erfassen. Daher wird der Eingriff in das Denkmal Wallring bzw. in die Bastion in der Gesamtabwägung als vertretbar angesehen. Dem Umgebungsschutz wird zudem durch die Gliederung des Gebäudes in eine dreigeschossige kompakte Sockelzone und einen auf diese aufgesetzten deutlich schmaleren dreigeschossi-

gen Gebäudekörper Rechnung getragen, der den Hochpunkt des insgesamt sechsgeschos-  
sigen Gebäudes bildet.

Es ist möglich, dass im Zuge der Erdarbeiten archäologische Baubefunde der Stadtbefesti-  
gung angeschnitten und aufgedeckt werden.

#### **4.2.7.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Der Eingriff in das Denkmalensemble ist für die Umsetzung des Vorhabens unvermeidlich.  
Für das Vorhaben wurde im Vorwege eine umfangreiche Stadtbilduntersuchung durchge-  
führt, bei der die geplante Bebauung aus verschiedenen Standorten aus betrachtet wurde.  
Um den Eingriff möglichst gering zu halten, wurden die oberen Geschosse (3. bis 5. Oberge-  
schoss) als „Turm“ ausgebildet, der gegenüber dem massiveren Sockel des Gebäudes (Erd-  
geschoss bis 2. Obergeschoss) gedreht ist. Diese Drehung wurde so gestaltet, dass bedeu-  
tende vorhandene Sichtbeziehungen erhalten bleiben oder nur geringfügig beeinträchtigt  
werden.

Der Eingriff in das Denkmalensemble konnte im Laufe des Planverfahrens durch Überarbei-  
tungen des Baukörpers weiter gemindert werden. Der vormals siebengeschossig geplante  
Baukörper wurde um ein Geschoss auf 6 Vollgeschosse reduziert. Die Höhe der Attika und  
der Dachaufbauten wurden auf das technisch erforderliche Minimum begrenzt und es wurde  
eine Dachbegrünung vorgeschrieben. Hierdurch konnten insbesondere negative Auswirkun-  
gen auf den Ausblick von der Bastion vermindert sowie die Massivität des Baukörpers und  
damit die Beeinträchtigung des Denkmals reduziert werden. Darüber hinaus wurde das Ge-  
bäude im Norden um ca. 10m eingekürzt, so dass die Erlebbarkeit des Denkmals aus unmit-  
telbarer Nähe, wie beispielsweise aus der Straße Hafentor und der Straße Eichholz betrach-  
tet, verbessert werden konnte.

Der Eingriff wird im Rahmen der Gesamtabwägung vor dem Hintergrund der bestehenden  
planungsrechtlichen Ziele als vertretbar eingestuft.

Das Plangebiet wird in diesem Bereich als „Archäologische Vorbehaltsfläche“ gekennzeich-  
net.

#### **4.3 Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleichsmaßnahmen**

Die Eingriffsbilanzierung innerhalb des landschaftsplanerischen Fachbeitrags erfolgt verbal-  
argumentativ sowie ergänzend nach dem so genannten Hamburger „Staatsrätemodell“. Als  
Eingriffsbereich werden im Geltungsbereich des B-Plans die Flächen des geplanten Bauvor-  
habens definiert, wo gegenüber dem Bestand eine höhere bauliche Verdichtung möglich wird  
und damit eine reale Verschlechterung des heutigen Zustands von Natur und Landschaft er-  
wartet werden kann.

Mit anteiligen Extensiv- und Intensivbegrünungen der Dächer des Gebäudes kann eine voll-  
ständige Kompensation erreicht werden. Zur Sicherstellung der qualifizierten Dachbegrü-  
nungsanteile werden entsprechende Festsetzungen zur Dachbegrünung im Bebauungsplan  
getroffen (vgl. § 2 und Kap. 5.10.2. der Begrünung).

#### **4.4 Monitoring / Überwachung**

Die Überwachung der erheblichen unvorhergesehenen nachteiligen Umweltauswirkungen in-  
folge der Planrealisierung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Um-  
weltüberwachung nach Wasserhaushaltsgesetz und Bundesimmissionsschutzgesetz (BIm-  
SchG in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), zuletzt geändert am 18. Juli 2017  
(BGBl. I S. 2771, 2773) (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) vom  
17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808, 2831,  
2833), BNatSchG (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Damit sollen un-

vorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

#### **4.5 Zusammenfassung Umweltbericht**

Durch den Bebauungsplan Neustadt soll Planrecht für ein Bauvorhaben westlich der Straße Hafentor unmittelbar angrenzend an die öffentliche Parkanlage des Elbparks bzw. der Wallanlagen geschaffen werden. Das Vorhaben dient hauptsächlich der Schaffung von Wohnraum für Familien und für besondere Personengruppen (Studenten mit Behinderung, Senioren).

Das Plangebiet ist bisher planungsrechtlich als „Grünfläche (Außengebiet)“ ausgewiesen, wird jedoch tatsächlich zu einem großen Teil baulich genutzt, ist zu etwa 75% versiegelt und für die Öffentlichkeit unzugänglich (eingezäunt). Die denkbare Planungsalternative, den Park zu erweitern, wurde zugunsten der Schaffung von Wohnraum in der südlichen Neustadt in der Abwägung zurückgestellt.

Die Planung hat Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch eine leichte Zunahme der Verschattung für die an der Ostseite der Straße Hafentor gelegene Bebauung, darunter ein Wohngebäude. Diese ist jedoch angesichts der innerstädtischen Lage als vertretbar einzustufen, zumal den hier anzuwendenden Beurteilungsmaßstäben (eine Stunde Besonnung am 17.01./24.11 gemäß DIN 5034-1, zwei Stunden Besonnung am 21.03./21.09 gemäß Beschluss des OVG Berlin vom 27.10.2004) weiterhin entsprochen wird und darüber hinaus die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsflächen eingehalten werden.

Auswirkungen ergeben sich zudem durch den Verlust einer öffentlichen Wegeverbindung und einer Reduzierung der öffentlichen Parkanlage um etwa 330 m<sup>2</sup> Fläche. Zudem muss eine Wegeverbindung von der Stintfangtreppe zum S-Bahnhof aufgehoben werden, die weitere 140 m<sup>2</sup> umfasst. Die entfallenden Flächen und der Weg haben für die Erholungsnutzung keine wesentliche Bedeutung.

Es kommt durch die neue Bebauung infolge von Trichter- und Reflexionswirkung zu einer Zunahme der Verkehrslärmbelastung für die umgebende Wohnbebauung um 0,5 – 0,6 dB(A), diese Zunahme liegt deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Auswirkungen auf die Belastung durch Hafentorlärm treten nicht ein. Das Vorhaben selber muss vor Verkehrslärmbelastungen geschützt werden, der Bebauungsplan trifft entsprechende Festsetzungen.

Das Vorhaben hat eine zusätzliche Versiegelung von etwa 285 m<sup>2</sup> Vegetationsfläche zur Folge. Ein Ausgleich erfolgt durch eine intensive und extensive Dachbegrünung im Umfang von 960 m<sup>2</sup>.

Mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Grundwasser) können durch die bauseitige Ausbildung einer „Weißen Wanne“ verhindert werden. Die Ausbildung der Dachflächen mit einer Intensiv- und Extensivdachbegrünung leistet darüber hinaus einen nachhaltigen Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und das Siel entlastende Abflussverzögerung. Darüber hinaus werden weitere Rückhaltekapazitäten geschaffen, um die Siele zu entlasten. Die zulässige Einleitmenge bzw. das erforderliche Rückhaltevolumen werden im Zuge der Baugenehmigung abgestimmt. Die Verschlechterung des Beitrags zu Grundwasserneubildung durch Überbauung unversiegelter Flächen ist insgesamt gering. Insoweit kommt es zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Situation.

Aufgrund der versiegelungsbedingten Vorprägung der Vorhabenfläche sind die vorhabenbezogenen Auswirkungen durch die zusätzliche Versiegelung auf das Kleinklima nicht erheblich. Durch eine Intensiv- und Extensivdachbegrünung werden die Aufheizungseffekte reduziert. Durch die vegetationsbedingte Staubbindung und Schadstofffilterung aus der Luft kann ein Beitrag zur Kleinklimastabilisierung und Verbesserung der Lufthygiene geleistet werden.

Aufgrund des geringen Ausmaßes der betroffenen Fläche (lediglich 285 m<sup>2</sup> Vegetationsflächenverlust) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere oder Pflanzen zu erwarten. Die betroffenen Tiere können in die angrenzende weitläufige Parkanlage (Wallanlagen) ausweichen. Zudem werden durch die festgesetzten Dachbegrünungen neue Lebensräume und neue Nahrungshabitate für Insekten und Vögel geschaffen. Bei Einhaltung des Rodungszeitraums von Oktober bis Februar sind keine Verbotstatbestände nach §§ 39 und 44 BNatSchG erfüllt.

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens müssen voraussichtlich 19 Bäume gefällt werden. Diese sind durch die Bauschutzverordnung geschützt. Der Baumwertverlust wird nach einschlägigen Wertermittlungsverfahren ermittelt und ausgeglichen. Dies wird im Rahmen eines Durchführungsvertrags nach § 60 BauGB geregelt. Die Ausgleichszahlungen dienen zum einen dem Ausgleich der Vermögensnachteile, die der FHH durch die Beseitigung der bisher in öffentlichem Eigentum befindlichen Bäume erwachsen, zum anderen tragen sie der Baumschutzverordnung Rechnung.

Veränderungen des Landschafts- und Stadtbildes infolge des Vorhabens sind unvermeidbar. Die dem Neubau vorgelagerten Straßenbäume (Robinien) im Hafentor sollen zur Einbindung erhalten werden. Die Aufsicht auf die niedergeschossigen Dachflächen sowohl vom höher gelegenen Wegenetz der Parkanlage als auch von der höhergeschossigen Bebauung am Hafentor wird durch die flächige Dachbegrünung und den Ausschluss von technischen Anlagen auf den Dächern landschaftsbildgerecht eingebunden.

Das Ensemble „Alter Elbpark“ auf dem Gebiet der Neustadt und St. Pauli, Parkanlage mit Bismarckdenkmal, Helgoländer Allee und Wegesystem des 19. Jh. sowie erkennbaren Relikten der historischen Befestigungstopografie (Wall, Graben und den Bastionen Albertus (Jugendherberge) und Casparus (Bismarckdenkmal)) steht mit Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes am 01.05.2013 unter Denkmalschutz. Das Ensemble reicht in den westlichen Teil des Plangebiets hinein, die betreffende Fläche umfasst den in das Plangebiet einbezogenen Teil der öffentlichen Parkanlage sowie Teile des angrenzenden Baugebiets. Die vorliegenden Visualisierungen zeigen, dass der Stintfang auch nach Realisierung der Bebauung aus allen Blickbeziehungen, die eine größere Distanz zum Vorhabengrundstück zeigen, in seiner prägenden Wirkung weiterhin wahrgenommen wird. Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem für Blickbeziehungen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens, d.h. aus den Fußgängerperspektiven der Straßen Hafentor, Eichholz und Kuhberg. Wo derzeit ein grüner Hang zu sehen ist, dominiert zukünftig die Bebauung. Bedeutender für die Wahrnehmbarkeit einer Bastion sind die Perspektiven, die aus größerer Entfernung die Situation im Ganzen erfassen. Daher wird der Eingriff in das Denkmal der Bastion in der Gesamtabwägung als vertretbar angesehen.

Es ist möglich, dass im Zuge der Erdarbeiten archäologische Baubefunde der Stadtbefestigung angeschnitten und aufgedeckt werden. Das Plangebiet wird in diesem Bereich daher als „Archäologische Vorbehaltsfläche“ gekennzeichnet.

## **5 Planinhalt und Abwägung**

### **5.1 Art der Nutzung**

In Hamburg ist Wohnraum gegenwärtig in mehreren Stadtgebieten knapp. Dies gilt in besondere Weise für familiengerechten Wohnraum in zentralen Lagen wie beispielsweise die südliche Neustadt. Ebenso gilt dies in besonderer Weise für senioren- und behindertengerechten Wohnraum. Für die Region Hamburg wird zudem in den nächsten Jahren mit einer weiter positiven Bevölkerungsentwicklung gerechnet und für den Zeitraum bis 2020 ein Zuwachs um etwa 80.000 Menschen prognostiziert. Daher ist im Sinne einer vorausschauenden Planung durch

die Schaffung von neuem Wohnraum dafür Sorge zu tragen, dass die in zentralen Lagen zurzeit hohe Wohnungsnachfrage zumindest besser als bisher befriedigt werden kann.

Ziel der Planung ist es, zusätzlichen Wohnraum insbesondere für Familien und für Senioren sowie Studenten mit Behinderung zu schaffen. Ein wesentlicher Teil dieses Wohnraums soll öffentlich gefördert sein. Damit soll ein wichtiger Beitrag zur Bereitstellung von auch für weite Kreise der Bevölkerung bezahlbare Wohnungen geleistet werden.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentralen, bereits voll erschlossenen Lage für eine Wohnbebauung gut geeignet. Durch die Bebauung werden die Belange von Natur und Landschaft nicht in dem Maße beeinträchtigt, wie dies beispielsweise im Falle einer Siedlungserweiterung unter Inanspruchnahme des derzeitigen Außenbereichs mit oftmals ökologisch und freiraumplanerisch hochwertigen Flächen der Fall wäre.

Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan, der ein konkretes Vorhaben beschreibt, das im Zuge der Planung umgesetzt werden soll. Der Vorhaben- und Erschließungsplan sieht die Errichtung von überwiegend familiengerechten Wohnungen vor. Hinzu kommt ein erheblicher Anteil Flächen im 1. und 2. OG, die auf Menschen mit besonderen Bedürfnissen (Studenten mit Behinderung, Senioren) zugeschnitten werden sollen:

- Für das 1. OG ist geplant, Studenten mit Behinderung ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Wohn- und Betreuungsangebot anzubieten. Vorgesehen sind etwa 14 Apartments bzw. Plätze in Wohngruppen. An den Hamburger Universitäten besteht das Bestreben, auch Menschen mit Behinderung im „normalen“ Universitätsalltag einzubinden. Problematisch für Studenten mit Behinderung gestaltet sich jedoch die Wohnungssuche insbesondere, wenn sie auf besondere Betreuungsdienste angewiesen sind. Das Vorhaben bietet die Chance, für diese Zielgruppe an einem zentralen und verkehrlich sehr gut angebundenen Standort entsprechenden Wohnraum anzubieten. Es leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Integration von Menschen mit Behinderung. Ergänzend sind dort zwei familiengerechte Wohnungen vorgesehen. Im 1. OG sind die Belichtungsverhältnisse an der westlichen, dem Hang zugewandten Fassadenseite teilweise problematisch. Die Grundrissgestaltung soll so erfolgen, dass Gemeinschafts- und Aufenthaltsräume vorwiegend zur Ostfassade ausgerichtet werden.
- Im 2. OG ist Seniorenwohnen mit einem entsprechenden Betreuungsangebot geplant. Vorgesehen sind hier etwa 18 Seniorenapartments. Das Plangebiet liegt am Rande eines verdichteten, nutzungsgemischten Quartiers. Die Bebauungsstruktur ist geprägt von Gebäuden aus der Gründer- und Nachkriegszeit, mit einer entsprechend geringen Barrierefreiheit der Wohnungen. Das Vorhaben ermöglicht älteren Menschen einen Umzug in eine seniorengerechte Wohnform, so dass sie auch bei altersbedingten Einschränkungen in ihrer gewohnten Umgebung verbleiben können. Da sowohl der Wohnraum für Studenten mit Behinderung als auch das Seniorenwohnen öffentlich gefördert werden sollen, wird mit dem Vorhaben zwei Zielgruppen, die sonst häufig aufgrund von körperlichen und finanziellen Einschränkungen an weniger attraktive Standorte verdrängt werden, ein Leben in einem belebten, urbanen Umfeld ermöglicht.
- Im 3. bis 5. OG sind insgesamt etwa 18 frei finanzierte Mietwohnungen vorgesehen, die einen Beitrag zur Befriedigung der zurzeit sehr hohen Wohnungsnachfrage im Bezirk Mitte leisten sollen. Davon sind die Hälfte (9 Wohneinheiten) familiengerecht, d.h. sie umfassen mindestens drei Zimmer bzw. 90 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Der familiengerechte Wohnraum umfasst insgesamt etwa 65% der Wohnfläche im jeweiligen Geschoss.
- Das Erdgeschoss soll durch nicht störendes Gewerbe genutzt werden. Denkbar wäre ein Lebensmittelgeschäft, beispielsweise ein Biolebensmittelmarkt, der die Nahversorgungssituation im Gebiet verbessern würde. Ebenso denkbar wären nicht störende

Handwerksbetriebe oder sonstige gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht stören. Der nördliche Teil des Erdgeschosses wird durch den vorhandenen Zugang zum unterirdischen S-Bahnhof Landungsbrücken eingenommen.

Insgesamt sollen 49 Wohneinheiten entstehen. Im 1. und 2. OG soll ausschließlich geförderter Wohnraum geschaffen werden. Der vorgesehene Anteil des geförderten Wohnraums an der insgesamt geplanten Wohnfläche beträgt etwa 50%.

Vor dem Hintergrund der hier geltenden städtebaulichen Ziele, die insbesondere die Stärkung der Wohnnutzung und die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zum Gegenstand haben, wird ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt.

Da der Bebauungsplan Neustadt 42 als vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt und die zulässige Nutzung allgemein festgesetzt wird, ist gemäß § 12 Abs. 3a BauGB festzusetzen:

*Vgl. § 2 Nr. 1: „Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.“*

Das geplante Vorhaben sieht vorwiegend eine Wohnnutzung vor, hinzu kommt eine gebietsbezogene Einzelhandelsnutzung oder andere wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss. Die allgemeine Zweckbestimmung des allgemeinen Wohngebiets bleibt durch den geringen Anteil an gewerblicher Nutzung gewahrt. Das Vorhaben fügt sich in ein Allgemeines Wohngebiet ein. Gleichzeitig gewährleistet die allgemeine Festsetzung eines Baugebiets gemäß BauNVO sowohl Planungssicherheit als auch Flexibilität für den Fall, dass das Vorhaben in der geplanten Form nicht realisiert werden sollte. Zum einen kann gemäß § 12 Abs. 3a Satz 2 BauGB der Durchführungsvertrag geändert oder auch neu abgeschlossen werden, ohne dass der Bebauungsplan zwingend geändert werden müsste. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist eine Neufassung oder nachträgliche Änderung des Durchführungsvertrages dann zulässig, wenn die Neufassung oder Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt und die Planung als Ganzes nicht in Frage gestellt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 6.10.2011, Az. 4 BN 19.11). Zum anderen wird sichergestellt, dass nur solche Vorhaben Gegenstand eines Durchführungsvertrags werden können, die in einem Allgemeinen Wohngebiet grundsätzlich zulässig sind und sich damit in die durch urbanes Wohnen geprägte Umgebung einfügen.

Ergänzend wird festgesetzt:

*Vgl. § 2 Nr. 2: „Außer den in § 2 Nummer 1 genannten Vorhaben sind auch untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen zulässig, die dem Nutzungszweck des Vorhabengebiets selbst dienen und die seiner Eigenart nicht widersprechen. Die der Versorgung des Vorhabengebiets mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen können im Vorhabengebiet als Ausnahme zugelassen werden. Dies gilt auch für fernmeldetechnische Nebenanlagen sowie für Anlagen für erneuerbare Energien.“*

Damit wird klargestellt, dass diese Anlagen auch dann zulässig sind, wenn sie nicht im einzelnen Gegenstand des Durchführungsvertrags sind.

Abgesehen von der Anlage für Verwaltungen und der sonstigen nicht störenden Gewerbebetriebe werden die gemäß § 4 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057, 1062) im WA-Gebiet ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen. Das sind Beherbergungsbetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen.

Das Plangebiet stellt für Beherbergungsbetriebe potentiell einen attraktiven Standort dar. So befindet sich ein Hotel direkt gegenüber dem Vorhabengrundstück. Betriebe des Beherbergungsgewerbes stehen jedoch dem Ziel entgegen, an dieser Stelle insbesondere einen Beitrag zur Wohnraumversorgung für Familien und Personengruppen mit besonderen Wohnanforderungen zu leisten. Sie werden daher ausgeschlossen.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen fügen sich aufgrund der Größe des Plangebiets und der Erschließungssituation nicht ein. Ihre Ansiedlung wäre allerdings auch realistischerweise nicht zu erwarten.

Vgl. § 2 Nr. 3: *„Im Allgemeinen Wohngebiet werden Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.“*

Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen fügen sich hingegen in das Plangebiet grundsätzlich ein. Die Zulässigkeit dieser Nutzungen schafft auch die notwendige Flexibilität für die Nutzung der Erdgeschosszone.

### 5.1.1 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl und durch eine maximal zulässige Gebäudehöhe in Verbindung mit der zulässigen Zahl der Vollgeschosse begrenzt. Ziel der Planung ist es, das Vorhaben städtebaulich in das Hafenpanorama einzubinden, ohne in die Sichtbezüge und Ausblicke vom „Stintfang“ einzugreifen. Auf einem breiten „Gebäudefuß“, der sich in den Hang hinein schiebt und im EG Räume mit Publikumsverkehr beherbergen soll, steht ein als Solitär skulptural durchgeformter Baukörper. Die festgesetzten Nutzungsmaße dienen im Zusammenwirken mit der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche dazu, diese besondere Kubatur des Baukörpers und die dadurch ermöglichten vielfältigen Blickbeziehungen städtebaulich zu sichern.

Das Baugebiet wurde so klein wie möglich festgesetzt, um eine Inanspruchnahme der angrenzenden Grünfläche auf ein Minimum zu beschränken. Es erstreckt sich überwiegend über die bereits baulich genutzten Flächen und umfasst nur die Grundfläche des geplanten Gebäudes. Die Grundfläche ist somit identisch mit der Grundstücksfläche. Daraus ergibt sich zwingend eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0.

Eine GFZ ist nicht festgesetzt, rechnerisch beträgt die GFZ etwa 4,1. Die Obergrenzen des § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete liegen bei GRZ 0,4 bzw. GFZ 1,2. Sie werden deutlich überschritten.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Das Plangebiet befindet sich unmittelbar an den Landungsbrücken und damit an einer städtebaulich exponierten Stelle. Diese Lage stellt spezifische städtebauliche und architektonische Anforderungen. Insbesondere ist es erforderlich, dass sich das Gebäude in den urban geprägten Maßstab der Umgebung (vgl. Kap. 3.3.4 Umgebung) einfügt.

Die Höhe des Hauptgebäudes orientiert sich an ähnlich hohen Gebäuden entlang der Straßen „Johannisbollwerk/Vorsetzen“. Festgesetzt wird eine höchstzulässige Gebäudehöhe für den sechsgeschossigen Gebäudeteil von 27,1 m ü NN, dies entspricht etwa 21 m über OK der angrenzenden Verkehrsfläche am Eingangsbereich. Dies ist, gemessen an den örtlichen Gegebenheiten, eine stadtbildverträgliche Größenordnung. Eine Reduzierung der Gebäudehöhe wurde geprüft. Sie ist bei Beibehaltung der Geschosshöhe und angemessener Raumhöhen in den Obergeschossen nicht möglich, weil die Höhe des Erdgeschosses die Oberkante des S-Bahnzugangs berücksichtigen muss, der in das Vorhaben integriert wird.

Die Kubatur des geplanten Baukörpers, die ein Ergebnis sorgfältiger Abstimmungen zwischen allen Planungsbeteiligten darstellt, entspricht der Anforderung sich in den urban geprägten Maßstab der Umgebung einzufügen durch seine Proportionen und seine differenzierte Gestaltung. Während die unteren drei Geschosse als Basis ausgebildet werden, nimmt das vierte bis sechste Geschoss nur etwa ein Drittel der Grundfläche der unteren Geschosse ein. Der obere Gebäudeteil ist gegenüber dem unteren Teil gedreht. Dadurch wird ein direktes Gegenüber mit der Wohnbebauung östlich der Straße Hafentor vermieden und von vielen Wohnungen ist ein Blick auf die Elbe möglich. Die unteren beiden Geschosse erhalten dadurch eine besondere Betonung. Gleichzeitig ist gewährleistet, dass die Blickbeziehungen von der öffentlichen Parkanlage auf das spektakuläre Panorama von Elbe und Hafen erhalten bleiben. Die Gebäudehöhe fügt sich in den in der Umgebung vorhandenen Maßstab ein.

Eine entsprechende Kubatur und eine entsprechende Wahl der Proportionen sind städtebaulich erforderlich, damit der Baukörper dem an dieser Stelle bestehenden gestalterischen Anspruch gerecht werden kann. Er dient der Umsetzung der städtebaulichen und wohnungspolitischen Ziele Hamburgs, an diesem spezifischen Ort innerstädtisches Wohnen mit einem hohen Anteil öffentlich geförderter Mietwohnungen umzusetzen.

Die für die Überschreitung der Obergrenzen geforderten städtebaulichen Gründe liegen damit vor.

Die Überschreitungen werden insbesondere dadurch ausgeglichen, dass das Vorhaben freistehend, ohne direkt angrenzende Bebauung sowie von einer öffentlichen Parkanlage und öffentlichen Straßenverkehrsflächen umgeben ist. Der Alte Elbpark ist Bestandteil der Wallanlagen, der mit Abstand größten Parkanlage im Innenstadtbereich, die vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bietet. Der Stintfang, der mit kurzem Fußweg zu erreichen ist, ermöglicht einen spektakulären Ausblick auf Elbe und Hafen. Auch die Uferpromenade der Elbe mit dem dazugehörigen Hafenpanorama ist mit wenigen Schritten zu erreichen. Zudem wurde eine Verschattungsstudie, eine Lärmtechnische Untersuchung, eine Luftschadstoffuntersuchung sowie ein Erschütterungsgutachten durchgeführt, die in Ihrer Gesamtheit betrachtet ebenfalls darlegen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz der sehr hohen GRZ gewahrt werden können.

Negative Auswirkungen der Bebauung auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Dies wurde im Rahmen der Umweltprüfung im Einzelnen dargelegt. Die notwendigen Stellplätze werden in einer Tiefgarage untergebracht. Aufgrund der vergleichsweise geringen Dimensionen des Vorhabens sind keine verkehrlichen Konflikte zu erwarten. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der sehr guten Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Personennahverkehr (U- und S-Bahnhof Landungsbrücken).

Eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen würde dazu führen, dass das Bauwerk nicht mehr mit den ähnlich hohen Gebäuden der Hafensilhouette korrespondiert.

Technische Anlagen würden außerdem die Sichtbeziehungen beeinträchtigen. Die Dachflächen sollen ausschließlich als Vegetationsflächen in Erscheinung treten. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan trifft deshalb folgende Festsetzung:

*Vgl. § 2 Nr. 4: „Technische Anlagen (Entlüftungsanlagen, Löschwasserspeicher und ähnliches), ausgenommen notwendige Schornsteine und Schutzgeländer, sind auf den Dachflächen unzulässig. Auf der mit ‚A‘ bezeichneten Dachfläche sind auch Schutzgeländer unzulässig. Eine Fahrstuhlüberfahrt ist innerhalb der mit ‚a‘ bezeichneten Fläche zulässig; sie darf die festgesetzte Gebäudehöhe um maximal 30 cm überschreiten. Sie ist zu begrünen.“*

Allgemein zulässig sind solche Dachaufbauten, die aufgrund ihrer Funktion alternativlos auf dem Dach positioniert werden müssen (allenfalls Schornsteine, auf niedrigeren Dachflächen ggf. auch Geländer). Alle anderen Dachaufbauten/technische Anlagen wie Entlüftungsanla-

gen, Löschwasserspeicher und ähnliches sind auf dem Dach unzulässig und in das Gebäude zu integrieren. Auf dem sechsgeschossigen Gebäude werden auch Geländer ausgeschlossen, da diese nicht nötig sind. Das Dach wird nicht als begehbare Fläche ausgebildet und Geländer auf diesem Gebäude, dessen Dach sich etwa in Höhe der Aussichtsplattform des Stintfangs befindet, würden sich sehr störend auf die Ansichten auswirken.

Eine gesonderte Regelung ist für Fahrstuhlüberfahrten erforderlich. Da Wohnungen für besondere Personengruppen realisiert werden sollen, darunter behinderte Studenten und Senioren, ist ein Fahrstuhl zwingend erforderlich. Daher wird festgesetzt, dass innerhalb einer konkret bezeichneten Fläche auf dem Dach des sechsgeschossigen Gebäudeteils eine Fahrstuhlüberfahrt zulässig ist. Diese Überfahrt darf die Oberkante der Attika um maximal 30 cm überschreiten und ist zu begrünen. Der betreffende Bereich ist zeichnerisch abgegrenzt, die Entfernung zur vorderen Traufkante beträgt mindestens 2,50 m.

Für die zwei- bzw. dreigeschossigen Gebäudeteile, die begrünte Flachdächer erhalten sollen, wird eine höchstzulässige Gebäudehöhe von 15,1 m ü NN bzw. 18,2 m ü NN festgesetzt. Dies entspricht angesichts einer Höhe des Straßenniveaus von etwa 6 m einer wahrnehmbaren Höhe von etwa 9 m bzw. 12 m, die sich unauffällig in die Umgebung einfügt.

Die festgesetzte Zahl der zulässigen Vollgeschosse entspricht dem vorliegenden Baukörperentwurf.

### 5.1.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Das städtebauliche Konzept wird durch eine Baukörperfestsetzung gesichert. Die Baugrenzen werden so festgesetzt, dass die einzelnen Gebäudeteile mit ihrer unterschiedlichen Höhenentwicklung exakt definiert werden. Dies dient der Sicherung der an dieser exponierten Stelle erforderlichen städtebaulichen Qualität des Gebäudes. Dies betrifft insbesondere auch die Drehung der drei oberen Stockwerke, wodurch besondere Sichtbeziehungen auf Elbe und Hafen gewährleistet werden.

Die gemäß Hamburgischer Bauordnung (Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 17. Februar 2016 (HmbGVBl. S. 63) erforderlichen Abstandsflächen werden eingehalten.

Es erfolgt keine Festsetzung einer Bauweise. Die städtebauliche Struktur wird hier durch die baukörperbezogene Festsetzung der Baugrenzen in Verbindung mit der zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der Gebäudehöhen hinreichend geregelt.

### 5.1.3 Auskragungen

Der Gebäudekörper weist zwei Auskragungen zur Straße „Hafentor“ auf. Sie sind dreiecksförmig und haben eine ungefähre Tiefe von maximal 1,20 m (südliche Auskragung) bzw. 3,20 m (nördliche Auskragung, hinzu kommt hier die Auskragung über den Zugang zum S-Bahnhof, der bis zur Grenze des Eingangsgebäudes als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist). Die Auskragungen sind Folge einer leichten Ansträgung der Fassade des 1. und 2. Obergeschosses des Gebäudes in Richtung Hafentor. Die Fassade wird damit spannungsreicher gestaltet, was zu einem attraktiven Gesamterscheinungsbild des Gebäudes beiträgt. Die lichte Höhe der Auskragungen wird mit mindestens 3,50 m über Gehweg festgesetzt. Eine Beeinträchtigung der Straßenverkehrsfläche bzw. des Fußwegs ist aufgrund der festgesetzten lichten Höhe auszuschließen.

## **5.2 Öffentliche Grünflächen**

Die bestehende öffentliche Grünfläche des Elbparks wird mit Ausnahme der Fläche, die für das Vorhaben benötigt wird, in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert und als Parkanlage festgesetzt.

Das festgesetzte Bauland, das planungsrechtlich bisher als Grünanlage (Außengebiet) ausgewiesen war, umfasst etwa 1.350 m<sup>2</sup>. Davon ist jedoch der weitaus überwiegende Teil tatsächlich eine bereits bebaute bzw. versiegelte Fläche, die eingezäunt ist und der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung steht. Tatsächlich werden durch die geplante Bebauung nur etwa 285 m<sup>2</sup> bisher als unversiegelte Fläche in Anspruch genommen. Die Nutzbarkeit der Grünfläche „Stintfang“ für die Öffentlichkeit wird damit nur unerheblich eingeschränkt, ihre Funktion als Erholungsraum ist angesichts der Gesamtgröße der Parkanlage weiterhin gegeben. Blickbeziehungen und Ausblicke werden nicht erheblich beeinträchtigt.

Die südlich bzw. nordwestlich des geplanten Gebäudes verlaufenden Wege bleiben erhalten. Sie führen unter anderem vom U-Bahnhof Landungsbrücken hoch auf den Stintfang und haben daher eine erhebliche Bedeutung. Sie weisen allerdings Gestaltungsmängel auf. Daher ist angestrebt, die Wege im Zusammenhang mit der Realisierung des Vorhabens aufzuwerten. Die Wegeverbindung hinunter zum S-Bahneingang wird durch die geplante Bebauung aufgehoben.

## **5.3 Denkmalschutz**

Das Ensemble „Alter Elbpark“ auf dem Gebiet der Neustadt und St. Pauli, Parkanlage mit Bismarckdenkmal, Helgoländer Allee und Wegesystem des 19. Jh. sowie erkennbaren Relikten der historischen Befestigungstopografie (Wall, Graben und den Bastionen Albertus (Jugendherberge) und Casparus (Bismarckdenkmal)) steht mit Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes am 01.05.2013 unter Denkmalschutz. Das Ensemble reicht in den westlichen Teil des Plangebiets hinein, die betreffende Fläche umfasst den in das Plangebiet einbezogenen Teil der öffentlichen Parkanlage sowie Teile des angrenzenden Baugebiets.

Die in das Plangebiet einbezogenen Teile des Denkmalensembles werden ihrem Erscheinungsbild verändert. Soweit sie Teil des zukünftigen Baugebiets sind, werden sie überbaut und sind nicht mehr als Teil der Wallanlagen bzw. des ehemaligen Befestigungssystems wahrnehmbar. Der Stintfang bzw. die „Bastion Albertus“ haben für die Gesamtwirkung des Denkmalensembles eine erhebliche Bedeutung, weil der betreffende Bereich der einzige des Wallrings ist, an dem eine Bastion noch erlebbar ist. Die vorliegenden Visualisierungen zeigen jedoch, dass der Stintfang aus allen Blickbeziehungen, die eine größere Distanz zum Vorhabengrundstück zeigen, in seiner prägenden Wirkung nach wie vor wahrgenommen wird, und dass auch der Blick vom Stintfang nur geringfügig beeinträchtigt wird. Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem für Blickbeziehungen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens, d.h. aus den Fußgängerperspektiven der Straßen Hafentor, Eichholz und Kuhberg. Wo derzeit ein grüner Hang zu sehen ist, dominiert zukünftig die Bebauung. Bedeutender für die Wahrnehmbarkeit einer Bastion sind aber die Perspektiven, die aus größerer Entfernung die Situation im Ganzen erfassen.

Der Eingriff in das Denkmalensemble ist für die Umsetzung des Vorhabens unvermeidlich. Angesichts der Gesamtgröße des Ensembles ist nur ein sehr kleiner Flächenanteil betroffen, so dass der Eingriff im Rahmen der Gesamtabwägung vor dem Hintergrund der bestehenden planungsrechtlichen Ziele als vertretbar einzustufen ist.

Diese planungsrechtlichen Ziele wurden in Kapitel 5.1 näher beschrieben. Dabei sind insbesondere die Belange des Wohnungsbaus und die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen zu nennen. Diese wurden im Rahmen der Abwägung höher gewichtet als die Belange des Denkmalschutzes.

Die geplante Tiefgarage greift in den Fuß der Bastion Albertus ein, die zu der nach frühniederländischer Manier in den Jahren zwischen 1616-28 errichteten Stadtbefestigung gehört,

die als mächtiges Bollwerk die Stadt während des 30jährigen Krieges schützte. Mit dieser wurde die Hamburger Neustadt in die Stadtbefestigung einbezogen. Soweit bekannt, wurde der Wallkörper aus Erde aufgeschüttet und besaß eine hölzerne Innenkonstruktion sowie eine hölzerne Substruktion. Darüber hinaus ist mit ziegelgemauerten Kasematten im Wallkörper zu rechnen. Davon ausgehend ist es möglich, dass im Zuge der Erdarbeiten archäologische Baubefunde der Stadtbefestigung angeschnitten und aufgedeckt werden. Das Plangebiet wird daher als „Archäologische Vorbehaltsfläche“ gekennzeichnet.

#### **5.4 Straßenverkehrsflächen**

Die im Plangebiet vorhandenen Verkehrsflächen der Straßen „Hafentor“ und „Kuhberg“ werden als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen und damit im Bestand planungsrechtlich gesichert. Zusätzlich wird entlang der Straße Hafentor eine Teilfläche des Flurstücks 649, die derzeit bereits entsprechend genutzt wird, als öffentliche Verkehrsfläche neu festgesetzt. Es handelt sich um einen trapezförmigen Streifen mit einer Breite zwischen einem Meter bis ca. 1,60 m.

Als öffentliche Verkehrsfläche neu festgesetzt wird zudem eine Teilfläche des Flurstücks 1502 südlich des geplanten Gebäudes vor dem Zugang zum U-Bahnhof Landungsbrücken. Dort soll ein kleiner öffentlicher Platz angelegt werden. Als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt wird schließlich die von dem Gebäude überkragte Fläche unmittelbar vor dem S-Bahnzugang.

Die verkehrliche Erschließung des Gebäudes erfolgt über die Straße „Hafentor“. Die Zufahrt zu den Stellplätzen innerhalb des Gebäudes ist südlich an die S-Bahn-Station angrenzend geplant. Angesichts des geringen zu erwartenden Mehrverkehrs sind keine Konflikte zu erwarten. Die vorhandenen Verkehrsflächen reichen für die zu erwartenden Verkehre aus, Erweiterungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

#### **5.5 Stellplätze**

Die notwendigen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage im Vorhabengebiet untergebracht werden. Es wird Folgendes festgesetzt:

Vgl. § 2 Nr. 5: „Im Allgemeinen Wohngebiet sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig.“

Die Tiefgarage wird mit einer Rampe erschlossen. Nach der ursprünglichen Planung umfasste die Garage 28 Stellplätze. Davon sollten 17 für die Wohnnutzung und eine Anzahl von 12 Stellplätzen für die gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss zur Verfügung stehen. Mit der Änderung der HBauO vom 24.1.14, die am 1.2.14 in Kraft getreten ist, ist die bis dahin bestehende Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kfz bei Wohnungsbauvorhaben weggefallen. Daher werden nunmehr nur noch die 12 Stellplätze für die gewerbliche Nutzung erstellt.

Die notwendigen Fahrradstellplätze können in der Tiefgarage nachgewiesen werden. Die Tiefgaragenplanung ist im Einzelnen Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplans bzw. der nachfolgenden Baugenehmigung. Weitere Regelungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

Aufgrund der hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (direkte Lage an der U- und S-Bahnstation Landungsbrücken und fußläufige Anbindung an Buslinie 111, 112) kann eine Abminderung auf 10% der erforderlichen Anzahl von Besucherparkständen je Wohneinheit erfolgen. Auf die Herstellung zusätzlicher Besucherparkplätze kann verzichtet werden, da die in dem vor dem neuen Gebäude befindlichen Längsparkstreifen vorhandenen Parkstände erhalten bleiben und den erforderlichen Parkraumnachweis erbringen.

Abstellflächen für die Fahrräder der Besucher (Anzahl 20% der Wohneinheiten) können im öffentlichen Straßenraum vor dem geplanten Gebäude nachgewiesen werden.

## **5.6 Unterirdische Bahnanlagen**

Die entlang der Südgrenze verlaufende unterirdische S-Bahntrasse wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Der Bereich zwischen dem Eingangsgebäude und der Straße ist Bestandteil der öffentlichen Verkehrsfläche und wird entsprechend festgesetzt. Die betreffende Verkehrsfläche liegt im Bereich der Auskrugung des Gebäudes. Das Eingangsgebäude selber wird in das Vorhaben integriert und damit Bestandteil des festgesetzten Baulands.

## **5.7 Leitungstrassen**

Von der Straße „Hafentor“ aus verläuft über das Flurstück 1502 (Parkanlage) eine Gasleitung zur U-Bahnstation. Da eine Umgestaltung des Eingangsbereichs zur Parkanlage beabsichtigt ist, wird diese Gasanschlussleitung, soweit sie innerhalb der öffentlichen Parkanlage verläuft, als Kennzeichnung in die Planzeichnung aufgenommen.

Durch das Plangebiet verläuft ferner ein 1 KV-Erdkabel von Vattenfall, über das die Jugendherberge Stintfang versorgt wird. Es führt zu einer Netzstation, über die große Teile der südlichen Neustadt versorgt werden. Diese befindet sich in dem abzubrechenden Bestandsgebäude. Die Kabeltrassen innerhalb des zukünftigen Baugebiets müssen im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens verlegt werden. Da die neuen Trassenverläufe noch nicht feststehen, kann derzeit keine Festsetzung von Leitungsrechten erfolgen. Die Eintragung entsprechender Dienstbarkeiten zugunsten des Leitungsbetreibers Vattenfall erfolgt im Zuge der weiteren Planung, wenn die neuen Trassen feststehen. Auch die Netzstation muss verlegt bzw. neu errichtet werden. Dies kann voraussichtlich im Untergeschoss des neuen Gebäudes erfolgen, der Flächenbedarf beträgt nach Angaben von Vattenfall etwa 12 m<sup>2</sup>. Soweit die Kabeltrassen in der öffentlichen Grünfläche verlaufen, bleiben sie unverändert und werden in der Planzeichnung gekennzeichnet.

## **5.8 Lärmschutz**

Das Plangebiet liegt in einem durch Lärmimmissionen vorbelasteten urbanen Siedlungsraum. Es ist Verkehrslärmimmissionen aufgrund der südlich angrenzenden Trasse der U-Bahnlinie U 3 und aufgrund der südlich verlaufenden Straße „Johannisbollwerk – Bei den Sankt Pauli Landungsbrücken“ sowie Hafentärmimmissionen aufgrund der Nähe zum Hamburger Hafen ausgesetzt.

Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Um diese aus schalltechnischer Sicht sicherzustellen, wurde im September 2012 durch das Büro Müller-BBM eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Rahmen der Untersuchung wurde ein dreidimensionales Rechenmodell mit den schalltechnisch relevanten Elementen erstellt. Dazu wurden die Schallquellen, die geplanten Wohnbebauung sowie die Immissionsorte modellhaft nachgebildet.

Zusätzlich zu den auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen durch Verkehr und Hafenbetrieb wurde außerdem die innerhalb des Plangebiets vorgesehene Tiefgarage hinsichtlich ihrer schalltechnischen Verträglichkeit mit der umgebenden Wohnnutzung untersucht.

### **5.8.1 Verkehrslärm**

Da die DIN 18005 in Hamburg nicht eingeführt wurde, liegen keine verbindlichen Grenzwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm in der Bauleitplanung vor. Hilfsweise werden zur Orientierung die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) herangezogen. Für Allgemeine Wohngebiete liegen die Immissionsgrenzwerte bei 59 dB(A) tags (6.00-22.00 Uhr) und 49 dB(A) nachts (22.00 – 6.00 Uhr). In Hamburg ist darüber hinaus der „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“, herausgegeben von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landesplanung, heranzuziehen.

In der Berechnung wurde eine Prognose der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke der das Plangebiet umgebenden Straßen im Jahr 2025 angesetzt. Für den Schienenverkehr wurden ebenfalls die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugzahlen der Hamburger Hochbahn AG in der Berechnung angesetzt. Die Berechnungen der Beurteilungspegel wurden entsprechend der 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 (Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr, VkB1. Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) durchgeführt. Die Berechnung der Beurteilungspegel der Schienenwege erfolgte nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“. Die geplante Verlängerung der Bahnsteige des U-Bahnhofs Landungsbrücken brauchte nicht gesondert berücksichtigt zu werden, da er durch die Berechnungsgrundlagen der „Schall 03“ mit abgedeckt wird. Der Schienenbonus wurde mit -5 dB(A) berücksichtigt, sodass die Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr überlagert werden konnten. Ausgehend von den Verkehrsbelastungen und den daraus resultierenden Schallemissionen wurden die Beurteilungspegel aus dem Verkehrslärm im Plangebiet berechnet und die Ergebnisse für jedes Stockwerk in Gebäudelärmkarten dargestellt.

Im Ergebnis wurde berechnet, dass im **Tagzeitraum** an der Süd- und Ostfassade Beurteilungspegel von 53 dB(A) bis 67 dB(A) erreicht werden können. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) wird in der Berechnung an den südlich und östlich gelegenen Fassadenabschnitten größtenteils überschritten. Lediglich im Erdgeschoss werden an den westlich gelegenen Immissionsorten an der Südfassade und an den nördlich gelegenen Immissionsorten der Ostfassade die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Für das 1. OG sowie 3. bis 5. OG wurden an der Südfassade mögliche Beurteilungspegel von 65 bis 67 dB(A) berechnet. Im zweiten OG ist eine Freisitzfläche im Süden des Gebäudes geplant, an deren Randbereichen mögliche Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) erreicht wurden. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung, die nach der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, Az. 11 A 3.98; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04) bei 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts liegt, wird jedoch deutlich unterschritten.

An der West- und Nordfassade wurden in der Untersuchung mögliche Beurteilungspegel von 36 dB(A) bis 53 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird an diesen Fassaden deutlich unterschritten.

Im **Nachtzeitraum** wurden an der Süd- und Ostfassade mögliche Beurteilungspegel von 40 dB(A) bis 60 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 49 dB(A) nachts wird damit an den südlich und östlich gelegenen Fassadenabschnitten – bis auf einen Abschnitt im Westen der Südfassade und im Norden der Ostfassade im EG – überschritten. Im 3. und 4. OG können gemäß der Berechnung an der Südfassade Beurteilungspegel von 60 dB(A) erreicht werden, so dass an diesen Immissionspunkten die nach der Rechtsprechung vorgegebene Grenze der Gesundheitsgefährdung erreicht wird.

An der West- und Nordfassade wurden in der Untersuchung für das EG und das 1. OG Beurteilungspegel von 28 dB(A) bis 49 dB(A) berechnet, d.h. dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Für das 3. bis 5. OG wurden an der Nordfassade Beurteilungspegel von bis zu 47 dB(A) ermittelt, d.h. auch hier werden die Immissionsrichtwerte eingehalten. An der Westfassade ergab die Berechnung für das 3. bis 5. OG mögliche Beurteilungspegel von bis zu 57 dB(A), d.h. ein Überschreitung der Immissionsrichtwerte. Die Grenze der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) wird hier aber deutlich unterschritten.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Plangebiet mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts)) zu rechnen ist. Potenziell gesundheitsgefährdende Immissionen von 70 dB(A) tags werden nicht prognostiziert, jedoch werden 60 dB(A) nachts an den Südfassaden im 3. und 4. OG erreicht.

Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung von Wohnraum in Form einer Innenentwicklung und Nachverdichtung. Mit dem Vorhaben wird in einem hochverdichteten, innerstädtischen Bereich Wohnraum geschaffen, der einen Beitrag zur Minderung des hohen Wohnraumbedarfs der Hansestadt Hamburg und des Bezirks Hamburg Mitte leisten kann. Das Nutzungskonzept sieht dabei die Schaffung von Wohnraum für Menschen mit besonderen Wohnbedürfnissen (Studierende mit Behinderung, Seniorenwohnen) und für Familien vor. Insbesondere Familien werden aufgrund fehlender adäquater Wohnungen aus den innerstädtischen Bereichen an den Stadtrand oder in das Umland verdrängt. Für Studierende mit Behinderung gibt es im Stadtgebiet Hamburg kaum ein Wohnungsangebot, das den damit verbundenen Anforderungen entspricht. Auch für Senioren ist das Angebot an barrierefreien, seniorenge rechten Wohnungen aufgrund des Baualters der Bestandbauten in der Neustadt sehr gering. Für diese Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Mobilität ggf. eingeschränkt oder auf bestimmte Dienst- und Serviceleistungen angewiesen sind, bietet sich eine Nachverdichtung an diesem bereits voll erschlossenen Standort in zentraler Lage mit einer sehr guten verkehrlichen Anbindung in besonderer Weise an.

Gleichzeitig liegen an diesem Standort Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der 16 BImSchV vor. Traditionelle Lärmschutzinstrumente (Abstandsregelungen oder Zonierung von Nutzungen) stoßen hier aufgrund von Flächenengpässen und der gewachsenen Nutzungsstruktur an ihre Grenzen. Aktive Schallschutzmaßnahmen (Wall, Wand) scheiden aufgrund der örtlichen Situation (aufgeständerte U-Bahntrasse) aus. Der Baukörper weist zwar in den ersten drei Etagen lärmabgewandte Seiten auf, aufgrund des vorgesehenen besonderen Nutzungskonzepts sind im 1. und 2. OG jedoch einseitig orientierte Schlafräume nach Süden und Osten vorgesehen, die sowohl tags als auch nachts von möglichen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betroffen sind.

Als Lösungsansatz für solche Situationen sieht der Hamburger Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung“ die Festsetzungen von passiven Schallschutzmaßnahmen („Hafencity-Lösung“) vor, die auf die Gewährleistung verträglicher Innenpegel anstelle von Außenpegeln abstellen. Durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen wird sichergestellt, dass trotz vorhandener Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Voraussetzung ist gemäß des Leitfadens, dass im Außenbereich Tagpegel von 65 dB(A) nicht überschritten werden. Die Grenze von 65 dB(A) tags wird damit begründet, dass die Lärmforschung ab diesem Pegel nachhaltige Erhöhungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen festgestellt hat. Daher wird für die Außenbereiche von Wohnnutzungen ein Beurteilungspegel < 65 dB(A) angestrebt. Weiterhin müssen die Nachtpegel unter 60 dB(A) liegen und die schalltechnische Untersuchung muss auf einem mindestens 10-jährigen Prognosehorizont aufbauen. Mit der Berücksichtigung der Prognosedaten für das Jahr 2025 wurde diese Anforderung in der schalltechnischen Untersuchung erfüllt.

Nachts wurden in der Berechnung für die Südfassaden im 3. und 4. OG mögliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) prognostiziert. Damit ist der gesundheitsgefährdende Bereich erreicht. Dies betrifft jedoch nur einen kurzen Fassadenabschnitt. Daher ist es ohne weiteres möglich, die Grundrisse so zu planen, dass an den betreffenden Fassaden keine schutzbedürftigen Räume, d.h. keine Schlaf- oder Kinderzimmer angeordnet werden. Die vorliegenden Grundrissplanungen sehen dementsprechend an den von den potenziellen Überschreitungen betroffenen Fassaden zwar Aufenthaltsräume, aber keine Schlafräume vor, d.h. zur Nachtzeit findet in den betroffenen Räumen keine Schlafnutzung statt. Eine Grundrissplanung, die der bestehenden Lärmbelastung Rechnung trägt, wird im Durchführungsvertrag festgeschrieben, so dass eine Gefährdung der Gesundheit durch die potenziellen Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit in diesem Bereich ausgeschlossen werden können.

Weiterhin wurden in den Berechnungen der lärmtechnischen Untersuchung Überschreitungen eines Pegels von 65 dB(A) tagsüber an den Südfassaden im 1. und im 3. bis 5. OG fest-

gestellt. Betroffen sind wiederum nur kurze Fassadenabschnitte, vor denen keine Außenwohnbereiche vorgesehen sind.

Insgesamt werden im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für die Anwendung der „Hafen-city-Klausel“ eingehalten. Gemäß dem Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung“ ist für Schlafräume - hierzu zählen bei Einzimmerwohnungen auch Wohn- und Schlafräume sowie Kinder- und Gästezimmer - nachzuweisen, dass ein Innenschallpegel von unter 30 dB(A) bei teilgeöffneten Fenstern nachts eingehalten werden kann. Ein Innenraumpegel von 30 dB(A) in Schlafräumen reicht gemäß der Erkenntnisse der Lärmforschung aus, um dem durch § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG gebotenen Schutz gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen zu entsprechen. Um diesen zu erreichen sind vor den genannten Räumen bauliche Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden erforderlich, die eine Schallpegeldifferenz von bis zu 30 dB(A) erzeugen. Das dafür erforderliche Schalldämmmaß variiert je nach zu erwartendem Beurteilungspegel. Die genannten besonderen Schallschutzmaßnahmen werden durch textliche Festsetzung gesichert.

*Vgl. § 2 Nr. 6: „Im Allgemeinen Wohngebiet ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn-/Schlafräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“*

Vor der Südfassade des 2.OG ist ein Freisitz geplant, die Pegel betragen hier tagsüber zwischen 58 dB(A) und 65 dB(A), wobei der Pegel von 65 dB(A) nur an den Randbereichen erreicht jedoch nicht überschritten wird. Für den Freisitz wird in der lärmtechnischen Beurteilung eine Einhausung empfohlen. Da die Pegel jedoch 65 dB(A) nicht überschreiten, wird von einer Festsetzung zum Schutz der Außenwohnbereiche abgesehen.

### 5.8.2 Hafenlärm

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Geräuschimmissionen der im weiteren Umfeld vorhandenen Hafenanlagen berücksichtigt. Seehafenumschlagsanlagen werden von der „Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm) explizit ausgenommen. Da jedoch keine alternativen Beurteilungsgrundlagen für Hafengeräusche existieren, wird die TA Lärm hierfür hilfsweise herangezogen.

Im Gutachten wurden aufgrund der Auswertungen von früher durchgeführten Dauermessungen im Hafenbereich für die Hafengeräusche Beurteilungspegel von  $L_{Ar} \leq 53$  dB(A) tags und  $L_{Ar} \leq 53$  dB(A) nachts angesetzt. An den lärmabgewandten Gebäudeseiten wurden jeweils 5 dB (A) (West- und Ostseite) und 10 dB (A) (Nordseite) abgezogen, um die abschirmende Wirkung des Gebäudes zu berücksichtigen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung könne zum **Tagzeitraum** Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) erreicht werden. Damit werden die Immissionsrichtwerte von tags 55 dB(A) der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete eingehalten. Im **Nachtzeitraum** wurden an der Nordfassade Beurteilungspegel von bis zu 42 dB(A), an den West- und Ostfassaden Beurteilungspegel von bis zu 47 dB(A) und an der Südfassade Beurteilungspegel von bis zu 52 dB(A) berechnet. Es kann daher an allen Fassaden von einer Überschreitung des Immissionsrichtwerts von nachts 40 dB(A) der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete ausgegangen werden.

Der Schutz der geplanten Wohnbebauung vor Hafenlärm ist tags sichergestellt. Richtwertüberschreitungen beschränken sich auf den Nachtzeitraum und resultieren ausschließlich aus dem Hafenlärm und nicht aus dem streng der TA Lärm unterliegenden Gewerbelärm. Aktiver Lärmschutz ist aufgrund der Entfernung der Emissionsquelle nicht möglich. Der Schutz der Nachtruhe ist daher durch passive Maßnahmen sicherzustellen. Die Festsetzung der so genannten „Hafencity-Klausel“, die einen Innenraumpegel von 30 dB(A) nachts bei teilgeöffnetem Fenster sicherstellt, wird daher auch zur Lösung der nächtlichen Hafengeräuschmissionen herangezogen (vgl. Abschnitt Verkehrslärm, § 2 Nr. 6).

### **5.8.3 Schalltechnische Verträglichkeit der Tiefgarage**

Um die Verträglichkeit der geplanten Tiefgaragenzufahrt mit dem unmittelbaren Wohnumfeld zu gewährleisten, wurde in der lärmtechnischen Untersuchung eine Abschätzung der zu erwartenden Beurteilungspegel durch den An- und Abfahrtverkehr der Tiefgarage ermittelt. Die Tiefgaragenzufahrt liegt an der Ostseite des geplanten Baukörpers. In der lärmtechnischen Untersuchung wurde eine Anzahl von 28 Stellplätzen zugrunde gelegt, für jeden der 28 Stellplätze wurden in der Berechnung vier Fahrzeugbewegungen zur Tagzeit und in der lautesten Nachtstunde wurden insgesamt vier Fahrbewegungen angenommen. Als maßgeblicher Immissionsort wurde das nächstgelegene Fenster direkt über dem Tiefgarageneinfahrtsbereich angenommen. Die in der Berechnung ermittelten Beurteilungspegel betragen 42 dB(A) tags und 37 dB(A) nachts. Sie liegen somit unterhalb der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV.

Aufgrund der Änderung der HBauO vom 24.1.14 ist die bis dahin bestehende Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kfz bei Wohnungsbauvorhaben weggefallen. Daher werden nunmehr sogar nur noch die 12 Stellplätze für die Gewerbebeeinträchtigung erstellt.

## **5.9 Oberflächenentwässerung, Schmutzwasserentsorgung**

Das Grundstück ist bereits im Bestand zu großen Teilen versiegelt. Es entwässert in ein öffentliches Mischwassersiel.

Die HSE hat im Rahmen der Grobabstimmung darauf hingewiesen, dass die Aufnahmekapazität des Mischwassersiels begrenzt sei. Daher ist es erforderlich, zukünftig zumindest einen Teil des Niederschlagswassers auf dem Grundstück zurückzuhalten und verzögert in das Siel einzuleiten. Die vorgesehene Dachbegrünung im Umfang von mindestens 960 m<sup>2</sup> kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Größe der Rückhaltung auf dem Grundstück und die zulässige Einleitmenge in das Mischwassersiel muss im Einzelnen im Zuge des Genehmigungsverfahrens mit der HSE abgestimmt werden. Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers ist aufgrund der Bodenverhältnisse nicht möglich.

Das anfallende Schmutzwasser kann von der Kanalisation problemlos aufgenommen werden.

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

### **5.10.1 Baumschutz**

Von den im Plangebiet insgesamt vorhandenen 27 Bäumen müssen im Zuge der Realisierung der Planung 19 gefällt werden. Die zu fällenden Bäume befinden sich allesamt innerhalb der als WA festgesetzten Fläche, überwiegend in deren westlichen und südlichen Randbereichen und sind durch die Baumschutzverordnung geschützt. Die zu fällenden Bäume sind bewertet worden und werden gemäß § 61 BauGB monetär ausgeglichen, vgl. hierzu im Einzelnen den Umweltbericht Kap. 4.2.5.2. Die Ausgleichszahlungen dienen zum einen dem Ausgleich der Vermögensnachteile, die der FHH durch die Beseitigung der bisher in öffentlichem Eigentum befindlichen Bäume erwachsen. Zum anderen tragen sie den Vorgaben der Baumschutzverordnung Rechnung.

Von den acht Bäumen, die erhalten werden können, befinden sich jeweils vier innerhalb der Parkanlage und vier im Straßenraum der Straße Hafentor. Die vier Bäume im öffentlichen Straßenraum sind durch die Nähe des geplanten Gebäudes zwar gefährdet, können aber mit Hilfe entsprechender Schutzmaßnahmen (u.a. Kronenrückschnitt) erhalten werden. Da sich alle zu erhaltenden Bäume auf öffentlichen Flächen befinden, sind keine besonderen Festsetzungen zum Baumschutz erforderlich.

Infolge der Planung muss voraussichtlich in den Hang westlich des Gebäudes eingegriffen und die Hangneigung etwas verändert werden, um für die Räume im 1. OG des Gebäudes, die Richtung Hang zeigen, eine ausreichende Belichtung zu gewährleisten. In dem betreffenden Bereich des Hangs befinden sich keine Bäume, so dass hierdurch keine zusätzlichen Fällmaßnahmen erforderlich werden.

### 5.10.2 Begrünungsmaßnahmen

Es wird festgesetzt, dass die Dachflächen des Gebäudes extensiv und intensiv zu begrünen sind. Die extensiv zu begrünenden Flächen umfassen 500 m<sup>2</sup>, die intensiv zu begrünenden Flächen 460 m<sup>2</sup>. Die Dachbegrünung dient zum einen gemäß § 1a Abs. 3 BauGB als Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt, vgl. hierzu Umweltbericht Kap. 4.3. Zudem kann sie zur Rückhaltung des Niederschlagswassers beitragen, die aufgrund der Überlastung der bestehenden Mischwassersiele dringend erforderlich ist.

Vgl. § 2 Nr. 7: *„Mindestens 80% der mit ‚A‘ bezeichneten Dachfläche sind mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und dauerhaft extensiv zu begrünen.“*

Extensivdachbegrünungen wirken durch Schadstofffilterung aus der Luft, Abmilderung der Abstrahlungswärme und Regenwasserrückhaltung stabilisierend auf das Kleinklima und bilden einen nachhaltigen Ersatzlebensraum für standortangepasste Pflanzen, Insekten und Vögel. Der vegetationsbedingte Rauigkeitsfaktor begrünter Dächer führt zu einer messbaren Zwischenspeicherung und Abflussverzögerung von Oberflächenwasser und damit zu einer Entspannung der Oberflächenentwässerung. Eine Dachbegrünung der Wohngebäude ist aus Gründen der Teilkompensation der Versiegelung (GRZ 1,0) zur Wiederherstellung wirksamer Bodenfunktionen geboten.

Die Wasserspeicherkapazitäten erhalten mit einer Substratstärke von 8 cm ein Mindestmaß, das die Wasser- und Nährstoffversorgung trockenresistenter Pflanzen ermöglicht. Damit werden das Vegetationsbild und die Lebensraumfunktionen auf dem Dach nachhaltig gestärkt. Zudem wird die Dachaufsicht aus den angrenzenden, höhergeschossigen Gebäuden und damit das Orts- und Landschaftsbild nachhaltig verbessert. Es ist deshalb eine wesentliche grünordnerische Maßnahme zur Minderung der durch die Bebauung verursachten Störung der Funktionen von Natur und Landschaft.

Die zu begrünende Fläche auf der mit A bezeichneten Dachfläche umfasst 500 m<sup>2</sup>.

Vgl. § 2 Nr. 8: *„Mindestens 40% der mit ‚B‘ bezeichneten Dachflächen sind mit einem mindestens 25 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und dauerhaft intensiv zu begrünen.“*

Intensivbegrünungen (vgl. § 2 Nr. 8 und Nr. 9) mit einem Substrataufbau von mindestens 25 cm optimieren die ökologischen Wohlfahrtswirkungen begrünter Dächer. Aufgrund der höheren Wasserspeicherkapazität lassen sich Vegetationsgesellschaften aus Gräsern auch in Kombination mit niedrig wachsenden Gehölzstrukturen ansiedeln. Die höhere Variabilität bei der Ausgestaltung der Bepflanzung ermöglicht eine ausgewogenere Eingrünung des Gebäudes in das Stadt- und Landschaftsbild der angrenzenden Parkanlage.

Die mit „B“ bezeichneten Dachflächen, d.h. die südlichen Gebäudeteile, sind nur zu 40% zu begrünen, damit genügend Spielraum für die Schaffung von Außenwohnbereichen verbleibt. Die müssen so groß sein, dass sie von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können. Gleichzeitig trägt die intensive Begrünung der angrenzenden Dachflächen zur Attraktivität dieser Außenwohnbereiche wesentlich bei. Die zu begrünende Fläche auf der Dachfläche „B“ ist 140 m<sup>2</sup> groß.

Vgl. § 2 Nr. 9: „*Mindestens 80 von Hundert (v.H.) der mit ‚C‘ bezeichneten Dachfläche sind mit einem mindestens 25 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und dauerhaft intensiv zu begrünen.* „

Die Dachfläche „C“ wird zu 80%, das sind 320 m<sup>2</sup>, intensiv begrünt. 200 m<sup>2</sup> der zu begründende Fläche können als Intensivrasenfläche (Vielschnitttrassen) hergerichtet werden und als Spielfläche dienen.

Für die vorgesehene Wohnnutzung sind insgesamt 200 m<sup>2</sup> Spielfläche nachzuweisen. Im Durchführungsvertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin auf der im Bebauungsplan mit C bezeichneten Dachfläche eine Kinderspielfläche anzulegen. Bestandteil der Spielfläche dürfen eine Sandkiste und zwei Spielgeräte sein. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich weiterhin, die Spielgeräte aus naturnahen Materialien und ohne auffällige oder grelle Farbtöne auszuführen, so dass sie sich optisch zurückhaltend in die begrünte Dachlandschaft einfügen. Die Spielgeräte dürfen eine Höhe von 1,0 m nicht überschreiten.

Diese Verpflichtungen sind vereinbart worden, da die Spielfläche vom Stintfang aus einsehbar ist und sich von hier aus gesehen ein ruhiges Bild ergeben soll.

### 5.10.3 Artenschutz

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer Artenschutzuntersuchung (Faunistische Potenzialanalyse und artenschutzfachliche Betrachtung vom 13.06.2012) auf besonders oder streng geschützte Arten untersucht. Untersucht wurde das Potenzial, welches das Plangebiet in seinem gegenwärtigen Zustand als Lebensraum für die betreffenden Arten aufweist. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die nähere Prüfung auf die Artengruppen Fledermäuse und Vögel beschränkt werden konnte, weil das Vorkommen anderer Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aufgrund fehlender geeigneter Lebensraumstrukturen ausgeschlossen werden kann.

#### Fledermäuse

Als Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG gehören nach § 7 Absatz 2 Nummer 14 Buchstabe b) BNatSchG alle Fledermäuse zu den streng geschützten Arten, die nach § 44 BNatSchG besonders zu beachten sind. Im Plangebiet sind keine potentiellen Lebensraumstrukturen vorhanden, die Quartierspotentiale, d.h. Sommerquartiere und Winterquartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder Jagdreviere (Nahrungsräume) für Fledermäuse bieten. Der Baumbestand ist zu jung und weist keine Ast- bzw. Baumhöhlungen oder Spaltrinden auf, die als Tages- oder gar Winterquartiere genutzt werden könnten. Der Gebäudebestand bietet keine Quartierspotentiale für Fledermäuse. Es gehen somit keine Quartierspotentiale verloren.

Die im Plangebiet vorhandenen Gehölze haben ein mittleres Potenzial als Nahrungs- bzw. Jagdgebiet für Fledermäuse. Angesichts ihrer großen Nahrungsreviere ist der hier zu verzeichnende Verlust von etwa 500 m<sup>2</sup> jedoch gering. Die Fledermäuse können auf andere Jagdreviere ausweichen. Populationsrelevante Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

#### Vögel

Alle europäischen Vogelarten sind nach § 7 Absatz 2 Nummer 13 Buchstabe bb) BNatSchG als „europäische Vogelarten“ besonders geschützt. Für die Artengruppe der Vögel sind eingeschränkte Lebensraumstrukturen im Plangebiet vorhanden, die in ihrer Flächenausdeh-

nung aber keine Quartiersgröße bestimmen. So ist das Plangebiet als potentielles Teilrevier für 10 Vogelarten anzunehmen. Vogelarten können auch als reine Nahrungsgäste vorkommen. Alle hier potentiell vorkommenden Arten sind weit verbreitet und ungefährdet. Auch der Verlust einzelner Brutreviere würde den Erhaltungszustand dieser Arten nicht gefährden. Die Funktion der betroffenen Lebensstätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Im Zuge der Bebauung werden Teile der den Lebensraum bildenden Gehölzstrukturen beseitigt. Zum Brutvogelschutz wird der zu entnehmende Gehölzbestand nach Maßgabe der allgemeingültigen Regelung des § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG in der Zeit nach dem 30. September und vor dem 1. März beseitigt.

Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG treten unter Einhaltung des vorgenannten Rodungszeitpunkts der Gehölze nicht ein.

## **6 Maßnahmen zur Verwirklichung**

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

Der Vorhabenträger verpflichtet sich, innerhalb der Frist gemäß Durchführungsvertrag die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Neustadt 42 vorgesehenen Maßnahmen durchzuführen und die Planungskosten zu tragen.

## **7 Aufhebung bestehender Pläne**

Für das Plangebiet werden der Baustufenplan St. Pauli, erneut festgestellt am 14. Januar 1955, sowie der Teilbebauungsplan TB 80, festgestellt am 23. Februar 1954, aufgehoben.

## **8 Flächen- und Kostenangaben**

### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 4.425 m<sup>2</sup> groß. Hiervon entfallen etwa 820 m<sup>2</sup> auf vorhandene öffentliche Straßenverkehrsfläche. Die neu festzusetzenden öffentlichen Verkehrsflächen umfassen insgesamt etwa 425 m<sup>2</sup>.

### **8.2 Kostenangaben**

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg durch die Planung keine Kosten. Die öffentliche Erschließung ist vollständig vorhanden.

Der Bau der Tiefgaragenzufahrt greift in den öffentlichen Straßenraum ein. Zudem sind Maßnahmen im Bereich des geplanten kleinen Platzes südlich des neuen Gebäudes) sowie der angrenzenden öffentlichen Parkanlage (Anpassungsmaßnahmen im Hangbereich) erforderlich. Die Kosten hierfür übernimmt der Vorhabenträger.