



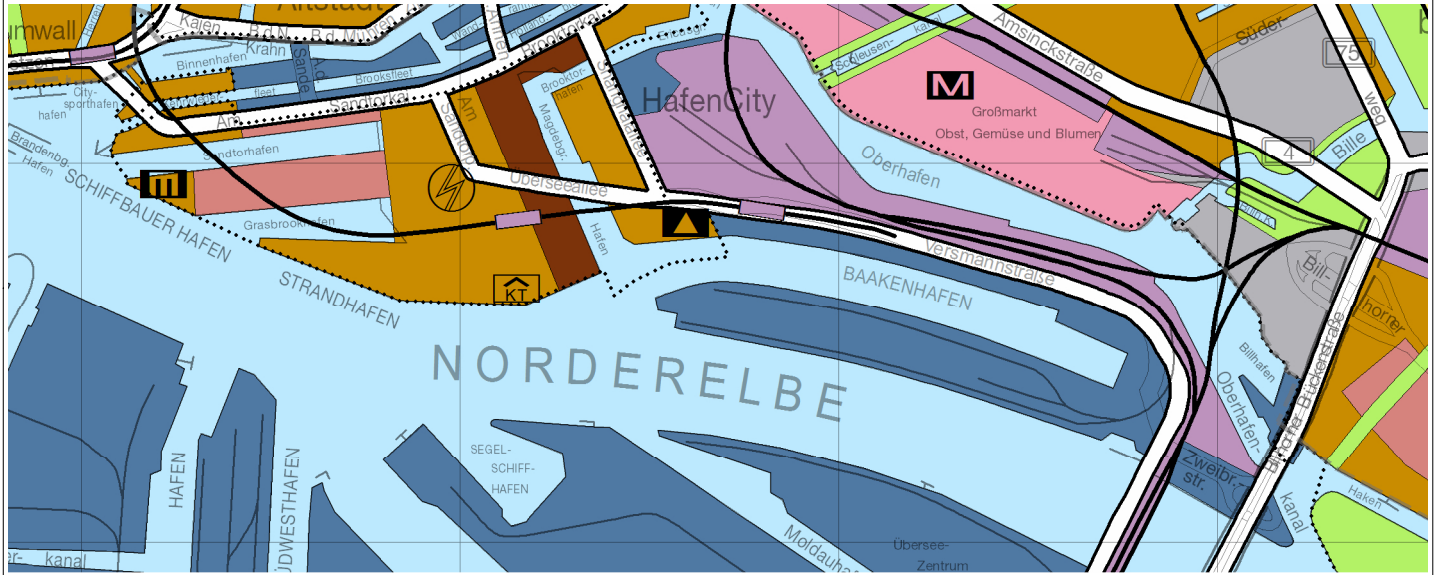
Freie und Hansestadt Hamburg Flächennutzungsplan

131. Flächennutzungsplanänderung (F3/10)

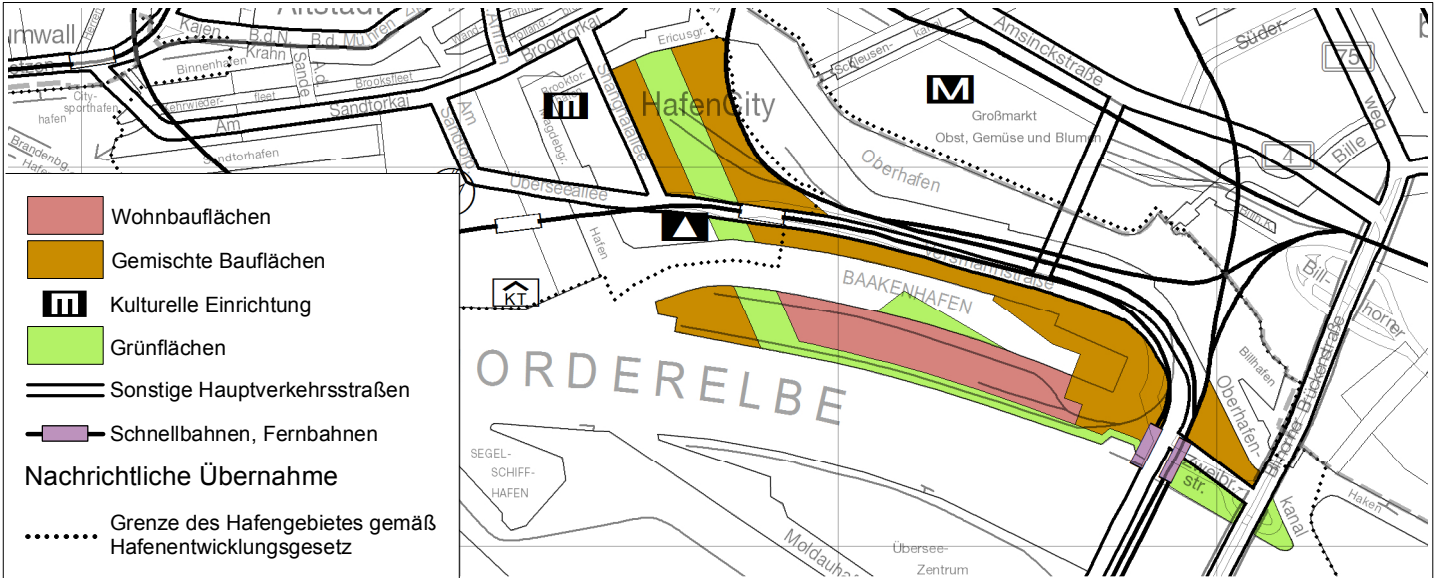
M 1 : 20 000

Bau- und Grünflächen zwischen Shanghaiallee, Pfeilerbahn, Neue Elbbrücke und Norderelbe sowie Maritimes Museum in der HafenCity

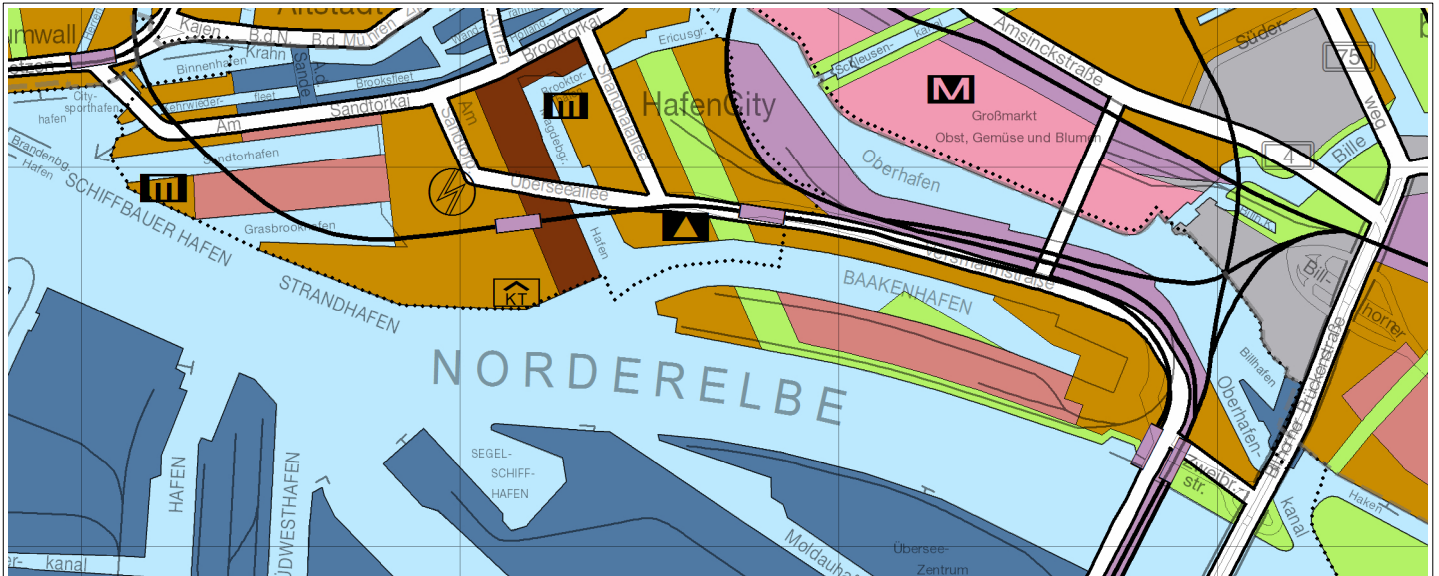
Aktueller Flächennutzungsplan



Flächennutzungsplanänderung



Geänderter Flächennutzungsplan



Einhunderteinunddreißigste Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg

Vom 19. Juni 2013

(HmbGVBl. S. 311)

Die Bürgerschaft hat den nachstehenden Beschluss gefasst:

(1) Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) wird im Geltungsbereich östlich der Shanghaiallee bis zur Pfeilerbahn und um den Baakenhafen bis zu den Elbbrücken in den Stadtteilen HafenCity und Hammerbrook (F3/10 – Bezirk Hamburg-Mitte, Ortsteile 104 und 115) geändert.

(2) Das maßgebliche Stück der Änderung des Flächennutzungsplans und die ihm beigegebene Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung nach § 6 Absatz 5 Satz 3 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509), werden beim Staatsarchiv zur kostenfreien Einsicht niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke

beim örtlich zuständigen Bezirksamt vorhanden sind, werden sie kostenfrei zur Verfügung gestellt.

2. Unbeachtlich werden

a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,

b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und

c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung der Änderung des Flächennutzungsplans schriftlich gegenüber der für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans zuständigen Behörde unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

Begründung

zur Änderung des Flächennutzungsplans

(Bau- und Grünflächen zwischen Shanghaiallee, Pfeilerbahn, Neue Elbbrücke
und Nordereibe sowie Maritimes Museum in der HafenCity)

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage der einhunderteinunddreißigsten Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. S. 2415), zuletzt geändert am 22. Juli 2011 (BGBl. S. 1509).

Das Planänderungsverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss F3/10 vom 30. Juni 2010 (Amtl. Anz. S. 1173) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung haben nach den Bekanntmachungen vom 7. Juni 2010 und 20. Dezember 2012 (Amtl. Anz. 2010 S. 1006, 2012 S. 2473) stattgefunden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan stellt in dem zu ändernden Bereich der östlichen HafenCity „Wasserflächen“ und „Flächen für den Gemeinbedarf“ sowie die nachrichtlichen Übernahmen „Hafengebiet“ und „Flächen für Bahnanlagen“ dar. Der Eckbereich Brooktorhafen/Magdeburger Hafen mit dem Maritimen Museum ist als „Gemischte Baufläche“ dargestellt. Die Überseeallee/Versmannstraße und die Shanghaiallee sind als „sonstige Hauptverkehrsstraßen“ hervorgehoben. Im Bereich der Überseeallee/Versmannstraße sowie an der östlichen Grenze des Änderungsgebiets verlaufen zwei Schnellbahntrassen sowie im östlichen Bereich die Grenze des Hafengebiets gemäß Hafentwicklungsgesetz als nachrichtliche Übernahme. Im

Bereich des Großmarktes sind „Flächen für den Gemeinbedarf“ mit dem Symbol „Messe, Markt, Festplatz“ dargestellt.

3. Inhalt des Landschaftsprogramms

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt in dem zu ändernden Bereich die Milieus „Gewerbe/Industrie und Hafen“, „Tidegewässer“ „Gleisanlage, oberirdisch“ sowie die milieübergreifenden Funktionen „Grüne Wegeverbindung“, „Landschaftsachse“, „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und das im nördlichen Plangebiet verlaufende Teilstück des „1. Grünen Rings“ dar. Shanghaiallee und der Straßenzug Überseeallee/Versmannstraße sind als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Der Eckbereich Brooktorhafen/Magdeburger Hafen mit dem Maritimen Museum ist als „Verdichteter Stadtraum“ dargestellt. Im Bereich des Großmarktes ist das Milieu „Öffentliche Einrichtung“ und die milieübergreifende Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dargestellt.

Die Karte Arten- und Biotopschutz stellt für den zu ändernden Bereich die Biotopentwicklungsräume 14a „Industrie-, Gewerbe- und Hafenflächen“, 14d „Gleisanlagen“ und 1a „Tidebeeinflusste Gewässer“ dar. Die Straßenzüge Shanghaiallee und Überseeallee/Versmannstraße sind als 14e „Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Der Eckbereich Brooktorhafen/Magdeburger Hafen ist als 13a „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ dargestellt. Im Bereich des Großmarktes ist der

Biotopentwicklungsraum 13b „Gemeinbedarfsflächen“ dargestellt.

Gemäß § 4 Absatz 1 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), geändert am 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S. 3), muss das Landschaftsprogramm die Darstellungen des Flächennutzungsplans beachten. Auf Grund von Änderungen des Flächennutzungsplans ist das Landschaftsprogramm entsprechend anzupassen.

4. Anlass und Ziele der Planung

Anlass für die Änderung des Flächennutzungsplans ist die Aufstellung des Bebauungsplans HafenCity 10 für das Quartier Am Lohsepark östlich der Shanghaiallee und westlich der Pfeilerbahn. Für das außerhalb des Änderungsgebiets im Kaispeicher B gelegene Maritime Museum wird das Symbol „Kulturelle Einrichtung“ ergänzt. Gleichzeitig wird der zur Entwicklung anstehende Bereich der südlich der Pfeilerbahn um den Baakenhafen bis zu den Elbbrücken gelegenen östlichen HafenCity in das Änderungsverfahren einbezogen. Im Masterplan aus dem Jahr 2000 und in der Masterplanfortschreibung für die östliche HafenCity sind in diesem Bereich urbane Wohn- und Freizeitmöglichkeiten, Büro-, Einzelhandels- und Gastronomie-, Schul- sowie Sondernutzungen vorgesehen.

Der von Senat und Bürgerschaft als verbindliche Leitlinie beschlossene, offen angelegte Masterplan aus dem Jahr 2000 erwies sich bislang als gute Grundlage für die Entwicklung der HafenCity. Die Fortschreibung dieses Masterplans wurde für die östliche HafenCity erforderlich, weil im Quartier Am Lohsepark neue Erkenntnisse und Bewertungen des Hannoverschen Bahnhofs im Zusammenhang mit den Deportationen im Nationalsozialismus vorlagen. Zudem waren für die drei östlichen Quartiere Oberhafen, Baakenhafen und Elbbrücken im ursprünglichen Masterplan die Themen eigene Identität, räumliche Integration und urbane Qualität nicht erschöpfend bearbeitet.

Grundlage für die Darstellung im Flächennutzungsplan ist deshalb die vom Senat am 13. Dezember 2011 (Senatsdrucksache Nr. 2011/02278) und von der Bürgerschaft am 13./14. Juni 2012 (Drucksache 20/2563) zur Kenntnis genommene Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity. Das Änderungsverfahren betrifft mit Ausnahme des noch mit Bahnnutzungen belegten Quartiers Oberhafen und der Pfeilerbahn die gesamten Flächen in der östlichen HafenCity.

Dementsprechend sollen im Flächennutzungsplan bisher nachrichtlich als „Hafengebiet“ und als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellte Flächen künftig als „Wohnbauflächen“, „Gemischte Bauflächen“ und „Grünflächen“ dargestellt werden.

Der Baakenhafen soll an seinem Kopfende auf einer Fläche von ca. 2,25 ha zugeschüttet werden. Durch die partielle Zuschüttung und Verengung des Baakenhafens können Gebäude in mehreren Reihen angeordnet werden, so dass trotz des Verkehrslärms geschützte attraktive Wohnzonen um eine Platzfläche am Wasser möglich sind. Die Zuschüttung wird als „Gemischte Bauflächen“ dargestellt. In diesem Bereich sind Büros, Dienstleistungen, Wohnungen und sonstige Nutzungen vorgesehen.

In Höhe der Mitte der Kaimauer des südlichen Baakenhafens sollen die Wasserflächen auf einer Fläche von ca. 1,5 ha zugeschüttet und die entstehende „Insel“ als wohnungsnaher Freiraum für Freizeitaktivitäten genutzt werden. Diese grüne Mitte des Quartiers verbindet sich über eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke sowohl mit dem nördlichen als auch mit dem südlichen Baakenhafen und gliedert das lang gestreckte Hafenbecken. Die Fläche wird als „Grünfläche“ dargestellt.

Der Bereich zwischen Fernbahn, Norderelbe und Oberhafenkanal befand sich im Jahr 2006 noch im Besitz der Bahn und war als Bahnfläche gewidmet. Inzwischen wurden die Flächen von der FHH angekauft und gehören zum Sondervermögen Stadt und Hafen. Die Flächen wurden am 16. November 2006 vom Bahnverkehr freigestellt. Entsprechend den Qualifizierungen des Masterplans sind im Flächennutzungsplan bis auf die Bereiche am Elbufer gemischte Bauflächen vorgesehen.

Geplante Straßenverbindungen zwischen Amsinckstraße und Versmannstraße sowie zwischen Billhorner Brückenstraße und Versmannstraße werden als „Sonstige Hauptverkehrsstraßen“ dargestellt. Die Trasse der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit einem Haltepunkt an den Elbbrücken ist als „Schnellbahnen, Fernbahnen“ dargestellt. Die U-Bahn soll im Ostteil des Änderungsbereiches an der Oberfläche geführt werden. Für die S-Bahn ist eine neue Haltestelle geplant, so dass an den Elbbrücken eine sinnvolle Verknüpfung von U- und S-Bahn erfolgt. Die geplante S-Bahn-Haltestelle ist als „Schnellbahnen, Fernbahnen“ dargestellt.

Im Eckbereich Brooktorhafen/Magdeburger Hafen befindet sich im Kaispeicher B das Maritime Museum (Bebauungsplanverfahren HafenCity 9). Diese Nutzung soll gemäß der Systematik des Flächennutzungsplans durch Aufnahme des Symbols „Kulturelle Einrichtung“ auch auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung abgesichert und dargestellt werden.

Die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Änderungen sind nicht als erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Das Gebiet der Flächennutzungsplanänderung umfasst eine Fläche von etwa 61,9 ha.

5. Umweltbericht

Vorbemerkung

Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt im Wesentlichen von „Hafengebiet“ und „Flächen für Bahnanlagen“ in „Wohnbauflächen“, „Gemischte Bauflächen“ und „Grünflächen“. Darüber hinaus erfolgt für Teile des Baakenhafens eine Änderung von „Wasserflächen“ in „Grünflächen“ bzw. „Gemischte Bauflächen“.

Außerdem wird eine geplante Hauptverkehrsstraße (HVS) von der Versmannstraße über den Oberhafen und Großmarkt zur Anbindung an die Amsinckstraße dargestellt. Da die vorgesehene Trasse über den Großmarkt in Form einer Brücke der verkehrlichen Entlastung – mit gleichzeitiger Immissionsverringerung – der HafenCity dient und (lediglich) hinsichtlich der Gestaltung mehr oder weniger intensiv auf das Stadtbild einwirkt, wird diese neue HVS im Umweltbericht nicht weiter thematisiert. Letzteres betrifft auch die zweite geplante HVS zwischen der Billhorner Brückenstraße und der Versmannstraße. Die genaue Ausgestaltung der HVS obliegt ohnehin dem infrastrukturellen Zulassungsverfahren.

Zudem wird die Trasse der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit einem Haltepunkt an den Elbbrücken sowie der geplante S-Bahn-Haltepunkt an den Elbbrücken dargestellt. Auch diese neue Verkehrsinfrastruktur dient der verkehrlichen Entlastung mit gleichzeitiger Immissionsverringerung und wird im Umweltbericht nicht weiter thematisiert.

Anlass und Ziel der Änderung können Kapitel 4 der Begründung entnommen werden.

Das Einfügen des Symbols „Kulturelle Einrichtung“ für das vorhandene Maritime Museum führt zu keinen

Umweltauswirkungen und wird im Folgenden nicht weiter thematisiert.

Der Untersuchungsraum umfasst im Wesentlichen den Änderungsbereich und wird gegebenenfalls schutzgutbezogen angepasst.

Die für die Umweltprüfung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erforderlichen Erkenntnisse liegen vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten; geringfügige Kenntnislücken sind in Bezug auf die Bodenbelastungen vorhanden.

Folgende Untersuchungen sind berücksichtigt worden:

- Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity (2011),
- Ökologische Bestandserfassung und Bewertung für den Bereich Östliche HafenCity (Februar 2012),
- Vorstudie zur Überprüfung möglicher Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete nach FFH-Richtlinie – FFH-Vorprüfung (Juni 2012),
- Stellungnahme der Hamburg Port Authority (HPA) zu den hydrologischen Auswirkungen der Planung vom November 2010,
- Historische Erfassung zur Bestimmung von Altlastverdachtsflächen (Oktober 1998),
- Bodenluftuntersuchungen für Teilflächen des Änderungsgebietes (2008–2010),
- Stellungnahmen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Amt für Umweltschutz zu den Bodenbelastungen (Dezember 2010),
- Luftschadstoffprognose für Teilflächen des Änderungsgebietes (Juli 2010),
- Geruchsgutachten von 1998 für die gesamte HafenCity,
- Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, zu immissionsschutzrechtlichen Belangen,
- Stellungnahme der Hamburg Port Authority zu den Emissionen der Hafенbetriebe.

5.1 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen)

Die Wiedernutzbarmachung (Konversion) bestehender innenstadtnaher Hafен- bzw. Bahnflächen entspricht prinzipiell den Grundsätzen „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und dem Gebot des flächensparenden Bauens.

Die genaue Nutzungsanordnung für die einzelnen Teilflächen wurde im Rahmen der Masterplanerstellung – in der Varianten diskutiert worden sind – für das Gebiet der östlichen HafenCity bestimmt.

Bei Nichtdurchführung der Änderung des Flächennutzungsplanes (Nullvariante) würde die bestehende Darstellung (im Wesentlichen Hafengebiet bzw. Bahnanlagen) weiterhin mit allen potentiell möglichen negativen Umweltauswirkungen bestehen bleiben.

5.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen

5.2.1 Schutzgüter Luft und Klima

Das Plangebiet ist durch Industrie- und Gewerbelärm aus den südlich gelegenen Hafенflächen stark vorbelastet. Es treten dabei lediglich Überschreitungen der maßgeblichen Nachtrichtwerte auf, die Tagrichtwerte werden eingehalten. Zur dauerhaften Sicherung eines relativ niedrigen Emissionsniveaus der südlichen Hafенflächen wurden für den Nachtzeitraum durch die Hafенplanungsverordnung Kleiner Grasbrook/Steinwerder vom 24. Februar 2004 maximal

zulässige Emissionskontingente festgelegt, die nicht von den Betrieben überschritten werden dürfen. Zugleich ist in den bisherigen Bebauungsplänen in der HafenCity festgesetzt, dass besondere Fensterkonstruktionen (sogenannte HafенCity-Lösung) zum Schutz der Nachtruhe in den Schlafzimmern zu verwenden sind.

Des Weiteren ist eine starke Belastung der östlichen HafenCity durch die Pfeilerbahn, die Versmannstraße, den Elbbrücken und der Shanghaiallee gegeben. Aus diesem Grund sind für geplante schutzwürdige Nutzungen (z.B. Wohnungen, Schulen, Büros) geeignete bauliche Lärmschutzmaßnahmen auf der nachfolgenden Planungsebene festzulegen.

Die zusätzliche Darstellung der geplanten Verlängerung der U4 in Richtung Süden, welche im Ostteil des Änderungsbereiches an der Oberfläche weitergeführt werden soll, wird zu keinen weiteren schalltechnischen Konflikten führen, da die Zusatzbelastung durch die Hochbahn auf Grund der enormen Vorbelastung durch die Elbbrücken nicht wahrnehmbar sein wird.

In Bezug auf die Luftschadstoffsituation ist festzustellen, dass es sich um ein innerstädtisch geprägtes Gebiet handelt, in dem verschiedene Messungen im Umfeld eine erhöhte Schadstoffvorbelastung ergeben haben. Insbesondere im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen Shanghaiallee und Versmannstraße sind die höchsten Belastungen vorhanden. Eine Prognose an der Shanghaiallee stellte fest, dass die maßgeblichen immissionsschutzrechtlichen Grenz- und Zielwerte voraussichtlich trotzdem eingehalten werden können.

Südöstlich des Plangebiets ist eine Kakaorösterei ansässig, von der Geruchsemissionen ausgehen. Ein Geruchsgutachten von 1998 hat höhere Immissionen lediglich im Nahbereich der Elbbrücken festgestellt. Eine Verschlechterung der Situation ist seit 1998 nicht eingetreten. Da im Bereich der Elbbrücken auf Grund der Lärmbelastung ohnehin keine wohnbaulichen Nutzungen geplant sind, ist von keiner erheblichen Geruchsbeeinträchtigung zu erwarten.

Darüber hinaus befinden sich auf dem südlich gelegenen Hafengebiet Betriebe, die der Störfallverordnung (12. BImSchV in der Fassung vom 8. Juni 2005) unterliegen. Die fachliche Einschätzung der zuständigen Dienststelle hat hierfür ergeben, dass die notwendigen Achtungsabstände i.S. von § 50 BImSchG zu den empfindlichen Nutzungen eingehalten werden. Innerhalb des Plangebiets auf dem Kirchenpauerkai befinden sich noch drei Lagerhäuser, die ebenfalls der 12. BImSchV unterliegen, da sie Sprengstoffe lagern dürfen. Die Standorte dieser Betriebe werden im Zuge der Realisierung allerdings aufgegeben.

Außerdem sind vor dem Kirchenpauerkai mehrere Dalben vorhanden, die als Warteplätze für Schiffe fungieren. Die Schiffe lassen i.d.R. dort lediglich ihre Hilfskessel laufen, sodass vergleichsweise geringe Lärm- und Schadstoffemissionen von dort zu erwarten sind. Lediglich bei den An- und Ablegemanövern sind höhere Emissionen zu erwarten, die allerdings auf Grund ihrer nur kurzen Dauer voraussichtlich ebenso zu keinen Belästigungen für die Wohnbaufläche führen werden.

Auf Grund der überaus hohen Versiegelung des Plangebietes, des weitgehend fehlenden Baumbestandes und der nur recht spärlichen Vegetation zählt das Plangebiet zu den bioklimatischen und lufthygienischen Belastungsräumen. Lokalklimatisch entlastend wirken die umgebenden Wasserflächen.

Durch die deutliche Zunahme der Überbauung kommt es zu einer abnehmenden Luftzirkulation im Plangebiet. Auf Grund der sich einstellenden Höhenentwicklung von Gebäuden kann es zu räumlich begrenzten Erhöhungen der Wind-

geschwindigkeiten kommen (z.B. Fallwinde, Düseneffekte). Darüber hinaus erfolgt eine erhöhte Wärmeabstrahlung der Gebäude, wodurch innerhalb des Plangebietes die Temperatur erhöht und die Luftfeuchtigkeit verringert wird.

Ausgleichend wirkt die Anlage einer neuen großen zusammenhängenden Grün- und Spielanlage (Lohsepark). Darüber hinaus kann im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine angemessene Durchgrünung des Plangebietes zur weiteren klimatischen Entlastung beitragen (Kühlung durch Verschattung und Verdunstung, Schadstofffilterung durch Gehölze).

5.2.2 Schutzgüter Boden und Wasser

Die Böden des Plangebietes sind künstlich aufgeschüttet, unterlagernd befinden sich natürliche Weichschichten aus Klei, Mude und Torf. Die natürlichen Bodenfunktionen sind erheblich durch Versiegelung, Überbauung und Verdichtung gestört.

Auf Grund der vorherigen hafenbezogenen bzw. gewerblich/industriellen Nutzungen können Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden. Eine historische Erkundung im Jahr 1998 hat auf Grund der Vornutzungen im gesamten Änderungsbereich ein mittleres bis hohes Gefährdungspotential durch Bodenverunreinigungen festgestellt. Insbesondere Teilflächen nördlich der Stockmeyerstraße (Umgang mit Schmierstoffen und Altöl auf Grund verschiedener Nutzungen), nördlich der Zweibrückenstraße zwischen den Elbbrücken (Bitumenaufbereitung in den 1950er Jahren) sowie zentral auf dem Kirchenpauerkai (Teermagazin im 19. Jahrhundert) weisen laut diesem Gutachten ein hohes Gefährdungspotential auf.

Darüber hinaus sind im Gebiet nördlich der Versmannstraße, östlich Shanghaiallee mehrere kleinere Altlastverdachtsflächen im Rahmen des Projektes Altspülfelder in 2003/2004 untersucht worden. Insbesondere große Teile des ehemaligen Hannoverschen Bahnhofs sind in den künstlichen Auffüllungshorizonten verunreinigt.

Auf Grund der geplanten sturmflutsicheren Aufhöhung des gesamten Plangebietes wird der Wirkpfad Boden-Mensch wirksam unterbunden. Ausgenommen hiervon ist der Bereich des geplanten Parks. Im Park wird allerdings eine ausreichend mächtige Schicht aus durchwurzelbarem Boden aufgetragen, sodass damit auch der Pfad zu etwaig belastetem Material unterbunden wird.

Im Rahmen der Bauausführung ist in vielen Bereichen mit erhöhten Kosten auf Grund notwendiger Entsorgungen des Aushubmaterials zu rechnen. Gefährdungen auf Grund der stofflichen Belastungen können insgesamt ausgeschlossen werden.

Bodenluftuntersuchungen für den westlichen Teil des Änderungsbereiches ergaben eine erhöhte Gasbildung (Methan und Kohlendioxid) durch natürliche Weichschichten. Diese Gase können sich unter befestigten Flächen oder in gefangenen Räumen anreichern. Zur Gefahrenabwehr (insbesondere Explosionen) sind auf der nachfolgenden Ebene geeignete Gassicherungsmaßnahmen festzulegen.

Das Gebiet mit gesicherten Erkenntnissen über erhebliche Schadstoffbelastungen wird gemäß § 5 Absatz 3 Nummer 3 BauGB im Beiblatt des Flächennutzungsplans gekennzeichnet.

Durch den derzeit recht hohen Versiegelungsgrad der Flächen ist nur von einer sehr eingeschränkten Grundwasserneubildung auszugehen.

Hinsichtlich der Bodenfunktionen und des Wasserhaushaltes der Landflächen wird die Planung keine nachteiligen Auswirkungen hervorrufen. In Teilbereichen kann durch Entsiegelung und Begrünung sogar eine Verbesserung erzielt

werden (neue Parkanlage, teilweise Regenrückhaltung und Erhöhung der Sickerwassermenge).

Die vorgesehenen Landgewinnungen im Baakenhafen (Insel als „Grünflächen“ sowie im östlichen Teil als „Gemischte Bauflächen“) werden das Gewässervolumen deutlich verringern. Praktische Veränderungen des Tide- und Sedimentationsverhaltens der Gewässer können entsprechend einer Stellungnahme der Hamburg Port Authority (HPA) sowohl kleinräumig als auch großräumig ausgeschlossen werden.

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

Die überwiegend befestigten und versiegelten Landflächen weisen geringe ökologische Wertigkeiten auf. Die Gleisanlagen sind teilweise brach gefallen, sodass sich einzelne Birkenpionierwäldchen mit mittleren Wertigkeiten entwickelt haben.

Höhere Biotopwertigkeiten mit ruderalen Staudenfluren, Gehölzen und älteren Bäumen sind zwischen den Elbbrücken vorhanden. Hier befinden sich auch zwei kleinere gesetzlich geschützte Biotope; ein Tide-Weiden-Auwald und ein Tide-Röhricht, der als FFH-Lebensraumtyp mit ungünstigem Erhaltungszustand für die nach FFH-Richtlinie prioritären Arten Schierlingswasserfenchel und Wiebelschmiele dient.

Hinsichtlich der Brutvögel sind kleinräumig Stieglitz, Haussperling und Gelbspötter kartiert worden. Nördlich des Baakenhafens besteht die Vermutung, dass die Flächen als Lebensraum des vom Aussterben bedrohten Steinschmätzers dienen könnten. Ansonsten sind ubiquitär verbreitete Arten anzutreffen.

Die Hafengebiete und Kanäle besitzen eine mittlere bis hohe ökologische Bedeutung. Hier ist eine artenreiche elbtypische Fischfauna beheimatet. Der Wasserraum Magdeburger Hafen/Brooktorhafen/Ericusgraben dient als Lebensraum für artenreiches Benthos, insbesondere für Großmuscheln. Der Baakenhafen ist schwach durchströmt und wird auf Grund seiner Tiefe im östlichen Teil als größeres Winterlager für Fische genutzt.

Das Landschaftsbild wird durch die großen Wasserflächen (Norderelbe, Baakenhafen) sowie den hafengewerblich geprägten Landflächen, die überwiegend unbegrünt sind, bestimmt. Höhere Wertigkeit besitzt das Gebiet bzgl. seiner Blick- und Sichtbeziehungen zur Hamburger Innenstadt und auf Grund einiger Aussichtspunkte an Ufern und Brücken.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt ein Verlust an Wasserflächen im Bereich des Baakenhafens, hier werden neue Bauflächen am Kopfende (ca. 2,25 ha) sowie eine ca. 1,5 ha große „Insel“ aufgeschüttet. Insgesamt wird der Wasserflächenverlust rund 3,75 ha betragen. Darüber hinaus könnten weitere natürliche Wasserkörperverluste am Ostende des Baakenhafens entstehen, wo die Schaffung eines künstlichen, tidegedämpften Gewässers geprüft werden soll. Der Verlust der Wasserflächen bleibt ohne praktische Auswirkungen auf das Tide- und Sedimentationsverhalten der Elbe. Die FFH-Vorprüfung hat ergeben, dass Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete im Bereich der Ober- und Unterelbe ebenfalls nicht zu erwarten sind. Der Lebensraum im Baakenhafen für aquatische Lebewesen wird zwar verkleinert, bleibt in seiner Funktion allerdings erhalten.

Mit der Anlage von Grün- und Freiflächen und einem Park werden kleinere neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen. Gleichzeitig werden somit auch Verbesserungen für das Landschaftsbild bewirkt. Das Plangebiet erfährt durch die Bildung von neuen Quartieren ohnehin eine deutliche stadtbildgestalterische Aufwertung.

Bezüglich des Steinschmätzers ist festzuhalten, dass diese auf Pionier- und Rohbodenstandorten spezialisierte Vogelart auf kontinuierliche, laufende Umstrukturierungsprozesse, wie typisch für den Hamburger Hafen, angewiesen ist, um neue Brutbiotope zu finden. Voraussichtlich ist es möglich, ein Angebot auf Flächen des Oberhafens herzurichten. Konkrete Festlegungen sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung in Abstimmung mit der Freiflächenplanung für das Quartier Oberhafen zu treffen.

Die Auswirkungen und Beeinträchtigungen im Wasserhaushalt des Baakenhafens können durch Maßnahmen zur Ufer- und Unterwassergestaltung gemindert und teilweise ausgeglichen werden, in dem z.B. neue Rückzugsräume für Fische im Baakenhafen geschaffen werden. Nicht im Baakenhafen ausgleichbare ökologische Beeinträchtigungen sollen außerhalb des Änderungsbereichs im Naturraum der Vier- und Marschlande im Auenentwicklungsbereich der Goseelbe/Gemarkung Neuengamme ausgeglichen werden. Diese Flächen stehen im städtischen Eigentum und sind verfügbar.

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen innerhalb und außerhalb des Änderungsbereichs sollen in der verbindlichen Bauleitplanung und im wasserrechtlichen Verfahren nach Maßgabe der Abwägung festgelegt werden.

Insgesamt sind erhebliche nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere zu erwarten, die extern ausgeglichen werden müssen. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild/Stadtbild sind nicht zu prognostizieren.

5.2.4 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Als schützenswerte Kulturgüter innerhalb des Plangebietes sind die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude und Anlagen zu nennen:

- Fabrikgebäude Lohseplatz 1, 1b, Steinschanze 4 mit Museumsnutzung,
- Ericusbrücke mit Widerlagern und Auflager als technisches Denkmal einer ehemaligen Drehbrücke für Bahnverkehr und Teil der Gesamtanlage Speicherstadt,
- Ensemble ehemaliger Hannoverscher Bahnhof (Gleisanlage und Bahnsteigüberreste, denkmalgeschützt) in Verbindung mit dem ehemaligen Verlauf des Bahnsteigs 2 nach Nordwesten und der erhaltenen Topografie des ehemaligen Vorplatzes des Hannoverschen Bahnhofs und heutigem Lohseplatz (nicht denkmalgeschützt).

Bedeutsam ist der stadthistorisch und zeitgeschichtlich wichtige Lohseplatz, der ehemalige Vorplatz des Hannoverschen Bahnhofes, der in seinen topografischen Merkmalen erhalten geblieben ist. Alte Bäume wie Linden geben diesem Ort in einem ansonsten weitestgehend vegetationsfreien Gebiet eine besondere Wertigkeit.

Des Weiteren befinden sich zwei archäologische Vorbehaltsflächen im Plangebiet. Zum einen handelt es sich um Reste der ehemaligen Stadtbefestigung nördlich der Stockmeyerstraße. Zum Anderen ist mit Bauresten des ehemaligen Vorwerks Steinschanze bzw. Leopoldus sowie Resten eines dem Vorwerk vorgelagerten Erdwalls zu rechnen. Vor dem Beginn jeglicher Erdarbeiten, Baggerungen und Baumaßnahmen ist eine Genehmigung des in Hamburg für die Bodendenkmalpflege zuständigen Landesmuseums für Archäologie – Helms Museum – einzuholen.

Schützenswerte Sachgüter sind nicht betroffen.

Die o.g. Kulturgüter sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu erhalten.

Zukünftig dient das Plangebiet als Standort für Wohnen, Handel, Dienstleistung, Einrichtungen für Forschung und Lehre sowie der Erholung. Die Umgestaltung des elbbezogenen Landschaftsraums führt zu einer deutlichen Aufwertung der Erlebbarkeit und wird für die breite Öffentlichkeit erschlossen. Bei empfindlichen Nutzungen (insbesondere Wohnungen, Schulen, Universität) sind auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung geeignete Schutzmaßnahmen auf Grund der einwirkenden Immissionen notwendig.

5.3 Überwachung (Monitoring)

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

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

5.4 Zusammenfassung Umweltbericht

Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt im Wesentlichen von „Hafengebiet“ und „Flächen für Bahnanlagen“ in „Wohnbauflächen“, „Gemischte Bauflächen“ und „Grünflächen“. Darüber hinaus erfolgt für Teile des Baakenhafens eine Änderung von „Wasserflächen“ in „Grünflächen“ bzw. „Gemischte Bauflächen“. Außerdem werden zwei geplante Hauptverkehrsstraßen von der Versmannstraße über den Oberhafen und Großmarkt zur Anbindung an die Amsinckstraße sowie vom Billhorner Röhrendamm zur Versmannstraße dargestellt sowie die Trasse der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U4 mit einem Haltepunkt an den Elbbrücken und der geplante S-Bahn-Haltepunkt an den Elbbrücken.

Diese Konversionsmaßnahme entspricht einer flächenschonenden Siedlungsentwicklung und ist aus Umweltsicht grundsätzlich positiv zu bewerten.

Bei der Nichtrealisierung der Planung würde sich an der bestehenden Umweltsituation zunächst wenig verändern, eine Hafennutzung mit kontinuierlichen Beeinträchtigungen für die Umwelt wäre weiterhin möglich.

Auf Grund der bestehenden Immissionsbelastung, insbesondere aus Straßen und Schienenwegen sowie dem südlich gelegenen Hafengebiet sind geeignete Schutzmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung vorzusehen. Erhebliche klimatische Veränderungen werden durch die Planung, bis auf die Neuanlage des zentralen Parks mit lokalen positiven Effekten, nicht erwartet. Der Wasserhaushalt wird durch die Planung lediglich im Bereich der teilweisen Verfüllung des Baakenhafens verändert, Auswirkungen auf das Tide- und Strömungsverhalten sind praktisch nicht vorhanden.

Die Bodenfunktionen des Plangebietes können stellenweise durch Entsiegelung und Begrünung aufgewertet werden. Auf Grund der Vornutzung (Bodenverunreinigungen) und der natürlichen Weichschichten (Bodengasbildung) werden die Flächen mit erheblichen Belastungen im Beiblatt zum Flächennutzungsplan gemäß § 5 Absatz 3 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet.

Die Landflächen besitzen sehr geringe ökologische Wertigkeiten, hiervon ausgenommen ist lediglich ein kleines Gebiet zwischen den Elbbrücken mit zwei kleinen gesetzlich geschützten Biotopen. Durch die stellenweise Begrünung und

den neuen Park werden neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen, die geschützten Biotop bleiben dauerhaft erhalten. Die Lebensraumverkleinerung im Baakenhafen kann durch geeignete Ufer- und Unterwassergestaltung teilweise gemindert werden, der Lebensraumverlust muss extern ausgeglichen werden. Hierfür stehen Flächen an der Goseelbe in Neuengamme zur Verfügung. Auswirkungen auf FFH-Gebiete der Ober- und Unterelbe können ausgeschlossen werden.

Geschützte Kulturgüter um den Lohseplatz, die Ericusbrücke und Teile des Gleisverlaufs beim ehemaligen Hannoverschen

Bahnhof sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu erhalten.

Im Plangebiet werden neue Quartiere für das Wohnen und Arbeiten, Einrichtungen für Forschung und Lehre sowie Erholungsflächen geschaffen. Die Freiraumsituation wird durch die Aufwertung und Zugänglichkeit der Ufer und der Neuanlage des zentralen Parks deutlich verbessert.

Insgesamt ergeben sich durch die Planänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.