Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Landesplanung
Alter Steinweg 4 · 20459 Hamburg
Postanschrift: Postfach 11 21 09, 20421 Hamburg

Eigentum der Plankammer

Archiv

Begründung

zum Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1

03. Nov. 2004

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. 1997 I S. 2142, 1998 I S. 137), zuletzt geändert am 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359). Da das Planverfahren bereits vor In-Kraft-Treten des Europarechtsanpassungsgesetzes Bau (EAG Bau), d.h. vor dem 20 Juli 2004 förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 Baugesetzbuch nach den bisher geltenden Vorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, naturschutz- und klimaschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 1 / 01 vom 19. März 2001 mit der Änderung vom 23. Oktober 2003 (Amtl. Anz. 2001 S. 969, 2003 S. 4577) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und drei öffentliche Auslegungen des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 26. April 2000, 19. März 2001, 13. Juni 2002 und 23. Oktober 2003 (Amtl. Anz. 2000 S. 1545, 2001 S. 970, 2002 S. 2402, 2003 S. 4577, 4578) stattgefunden.

Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Die Änderungen konnten daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden. Eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen hat stattgefunden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Zur 3. Auslegung wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes geringfügig erweitert um ein konkretes Projekt an der Ecke Sandtorkai / Kibbelsteg kurzfristig realisieren zu können. Der Aufstellungsbeschluss wurde für die Erweiterung des Plangebietes am 23. Oktober 2003 dementsprechend geändert. Nach der 3. Auslegung wurden geringfügige Überarbeitungen vorgenommen um den Plan den aktuellen Projektentwicklungen anzupassen.

Mit der Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder vom 24. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 115) sowie die Entlassung des Teilstücks des Flurstücks 1854 der Gemarkung Altstadt-Süd, um das der Geltungsbereich zur 3. Auslegung erweitert wurde, aus dem Hafengebiet durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity vom 8. Juni 2004 (HmbGVBl. S. 253) sind die wesentlichen rechtlichen Voraussetzungen für die Feststellung des Bebauungsplans geschaffen worden.

Der Bebauungsplan muss der Bürgerschaft zur Beschlussfassung zugeleitet werden, weil die Regelung der Festsetzung für die privaten Erschließungszonen mit Geh- und Leitungsrechten bzw. Geh-, Fahr- und Leitungsrechten Am Dalmannkai in § 2 Nummer 20 eine Abweichung von § 4 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 17. Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 353), darstellt.

2. Anlass der Planung

Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des ersten Entwicklungsabschnittes des Quartiers südlich der Speicherstadt zwischen Kaiserhöft und Elbbrücken, der HafenCity, schaffen.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts siedelten sich auf den südlichen Flächen des Grasbrooks, der bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht bebaut war, erste Industrien und das städtische Gaswerk an. Die Flächen des Grasbrooks spielten im Folgenden eine zentrale Rolle in der Hafenentwicklung der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auf Basis eines systematischen Hafen-Generalplans wurde ein Konzept von seeschifftiefen Kaianlagen an tideoffenen Hafenbecken entwickelt und mit dem Bau des Sandtorhafens und im Anschluss des Grasbrook- und Baakenhafens umgesetzt. Der Funktionswandel der Hafenlogistik seit Ende der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts mit den neuen Erfordernissen für den Containerumschlag führte zu einer Verlagerung des Umschlagsgeschäftes auf Flächen südlich der Norderelbe. Dadurch eröffnete sich Mitte der neunziger Jahre für Hamburg die Gelegenheit, die Flächen zwischen Kaiserhöft und Elbbrücken für städtische Nutzungen zurück zu gewinnen.

Senat und Bürgerschaft haben im Mai bzw. August 1997 beschlossen, das Hafengebiet südlich der Speicherstadt zwischen Kaiserhöft und Elbbrücken zu einem gemischt genutzten, innerstädtischen Quartier für Wohnen, Kultur, Freizeit und Tourismus sowie Handel und Gewerbe umzugestalten. Die Grundstücke der Freien und Hansestadt Hamburg im Planungsgebiet sind einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile dem Sondervermögen „Stadt und Hafen" durch den gleichnamigen Gesetzesbeschluss der Bürgerschaft zugewiesen worden. Der Senat hat am 29. Februar 2000 das Strukturkonzept und die Leitziele für den „Masterplan HafenCity" beschlossen.

Der Bereich um den Sandtor- und Grasbrookhafen bietet sich für einen ersten Entwicklungsabschnitt aufgrund der unmittelbaren Flächenverfügbarkeit und der räumlichen Nähe zur Innenstadt an.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung seiner Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner einundvierzigsten Änderung vom 03.07.02 stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans auf den Kaizungen (südlich Am Sandtorkai, südlich und nördlich Am Dalmannkai) Wohnbauflächen dar. Davon ausgenommen ist der Kaiserhöft, der wie die Flächen auf dem Grasbrook um das Gasheizwerk als gemischte Baufläche dargestellt ist. Das Gasheizwerk selbst ist mit einem Symbol für „Kraftwerk / Umspannwerk" gekennzeichnet. Der Straßenzug Am Sandtorkai ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Die Flächen des Sandtorhafens und des Grasbrookhafens sind als Wasserflächen dargestellt.

3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt mit seiner vierzigsten Änderung vom 03.07.02 für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm auf den Kaizungen (südlich Am Sandtorkai, südlich und nördlich Am Dalmannkai) das Milieu „Etagenwohnen", auf dem Kaiserhöft und den Bauflächen auf dem Grasbrook das Milieu „verdichteter Stadtraum" und die Grünfläche südlich des Gasheizwerks als Milieu „Parkanlage" dar. Die milieuübergreifende Funktion „Grüne Wegeverbindung" ist entsprechend der beabsichtigten Freiflächenerschließung dargestellt. Darüber hinaus werden die Hafenbecken des Sandtor- und Grasbrookhafens mit dem Milieu „Tidegewässer" dargestellt.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt im Bereich Sandtorkai sowie zwischen Kaiserkai und Dalmannkai den Biotopentwicklungsraum „Städtisch geprägte Bereiche teils geschlossener, teils offener Wohnbebauung mit mittlerem bis geringem Grünanteil" (12) dar, auf dem Kaiserhöft und den Bauflächen auf dem Grasbrook den Biotopentwicklungsraum „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil " (13a) und die Grünfläche südlich des Gasheizwerks als Biotopentwicklungsraum „Parkanlage" (10a) dar. Die Hafenbecken des Sandtor- und Grasbrookhafens werden als Biotopentwicklungsraum „Tidebeeinflusste Gewässer" (1a) dargestellt.

3.1.3. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.3.1. Denkmalschutz

Das Ensemble der Speicherstadt mit seinen Gebäuden nebst Zubehör, den Grundstücksflächen, den dazu gehörigen Straßen- und Freiflächen, mit den darin eingeschlossenen Wasser führenden Kanälen und Becken, den Kaimauern, Brücken und den sonstigen gemeinsam mit ihnen ein Bild darstellenden Sachen und Sachteilen sind gemäß § 6 des Hamburgisches Denkmalschutzgesetzes vom 3. Dezember 1973 (HmbGVBl. S. 466), zuletzt geändert am 18. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 251, 255), unter Schutz gestellt und am 15. Mai 1991 (Amtl. Anz. S. 1149) unter der Nummer 968 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Teile dieses Ensembles – Kaimauer und Flächen nördlich des Sandtorhafens – befinden sich im Plangebiet. Veränderungen in diesem Gebiet unterliegen gemäß § 8 des Denkmalschutzgesetzes dem Genehmigungsvorbehalt des Denkmalschutzamtes.

3.1.3.2. Freizone

Mit Wirkung zum 01.01.03 wurde der Freizonenstatus mit Umzäunung und zollamtlich überwachten Landübergängen im überwiegenden Gebiet der HafenCity und der Speicherstadt aufgegeben. Die Freizonengrenze wurde so gelegt, dass die südlich des Baakenhafens gelegene Halbinsel und der Bereich bei den zwei Elbbrücken in der Freizone verbleibt.

3.1.3.3. Hafenplanungsverordnung

Durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder vom 24. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 115) werden die nächtlichen Lärmemissionen der dem Plangebiet gegenüberliegenden Hafenbetriebe auf eine flächenbezogene Obergrenze beschränkt.

Sie schreibt den Betrieben auf dem Südufer der Norderelbe mit Inkrafttreten Lärmkontingente für maximal zulässige Emissionen zu, so dass an den südlichsten Gebäuden auf dem Dalmannkai nachts höchstens 53 dB (A) erreicht werden.

3.1.3.4. Hafenentwicklungsgesetz

§ 5 Absatz 2 Satz 2 des Hafenentwicklungsgesetzes regelt den Übergang vom Hafenplanungs- zum Städtebaurecht im Gebiet der HafenCity. Durch die Vorschrift ist es möglich, im Gebiet der HafenCity die außenwirksamen Schritte der Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Durch die Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity vom 17. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 244) wurden die Flächen des damaligen Bebauungsplanentwurfs Hamburg-Altstadt 32/ HafenCity 1 aus dem Hafengebiet

entlassen. Die Erweiterung seines Geltungsbereichs um einen Teil des Grundstücks Kibbelsteg / Am Sandtorkai wird ermöglicht durch die eingangs erwähnte Zweite Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity.

3.1.3.5. Sturmflutschutz

Die am 1. Januar 2002 in Kraft getretene Verordnung zum Schutz vor Sturmfluten im Gebiet der HafenCity (Flutschutzverordnung-HafenCity) vom 18. Juni 2002 (HmbGVBl. S. 107) enthält auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplans allgemein gültige Bestimmungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung dem Sturmflutschutz dienender Anlagen und Einrichtungen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen. Werden die Anforderungen der Verordnung eingehalten, sind Ausnahmen im Einzelfall von an sich gemäß § 63b des Hamburgischen Wassergesetzes (HWaG) vom 20. Juni 1960 (HmbGVBl. S. 335), zuletzt geändert am 4. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 53, 62), bestehenden Verbots des Wohnens und Übernachtens auf den Landflächen, die zwischen Gewässerlinie und den öffentlichen Hochwasserschutzanlagen liegen, entbehrlich.

3.1.3.6. Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden

Im Plangebiet befinden sich 7 Flächen mit einem Verdacht auf Bodenverunreinigungen.

3.1.3.7. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben besteht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 5. September 2001 (BGBl. I S. 2351), zuletzt geändert am 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359, 1380), keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

3.2. Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.2.1. Stadtentwicklungskonzept

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

City gegenüber den Bezirks- und Bezirksentlastungszentren.

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

3.2.2. Masterplan

Im Jahr 1998 legte die Stadtentwicklungsbehörde eine entwicklungsplanerische Vorkonzeption zum Masterplan HafenCity vor. Diese Masterplankonzeption konkretisierte die bis dahin vorliegenden Planungsannahmen durch Fachgutachten zum Hochwasserschutz, den verkehrlichen Auswirkungen des Projektes und dem Zustand der bestehenden Kaianlagen. Die Untersuchungen wurden freiraumplanerisch begleitet. Darüber hinaus wurden Untersuchungen zu den planungsbestimmenden Einflussfaktoren wie Lärm, Altlasten, Ökologie und Geruch durchgeführt. Außerdem wurde eine vergleichende Studie über unterschiedliche ÖPNV-Systeme erstellt und es wurden, durch Testentwürfe ermittelt, erste konzeptionelle Aussagen über die Art und das Maß der anzustrebenden Nutzung der HafenCity getroffen.

Aus der Masterplankonzeption heraus wurden Vorgaben für einen städtebaulichen Wettbewerb entwickelt, der im Sommer / Herbst 1999 unter Teilnahme von acht international besetzten Teams durchgeführt wurde. Im Rahmen der Überarbeitung des mit dem ersten Preis prämierten Entwurfs ist auch eine erweiterte Verkehrsuntersuchung und eine lärmtechnische Untersuchung auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes des Masterplans durchgeführt worden. Die Erarbeitung des Masterplans wurde im Februar 2000 abgeschlossen. Der Senat hat im Februar 2000 das Strukturkonzept und die Leitziele für den Masterplan HafenCity beschlossen. Die weiteren Bestandteile des Masterplans wurden vom Senat zur Kenntnis genommen.

Der Masterplan drückt als sonstige Planung nach § 1 Absatz 5 Nummer 10 des Baugesetzbuchs die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Hamburgs für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung der HafenCity aus. Das Planwerk besteht aus einem Strukturkonzept, einem Plan zum städtebaulichen Konzept und thematischen Plänen zu Nutzungen, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraum sowie dem Erläuterungsbericht. Darüber hinaus werden Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebietes gemacht.

Das Strukturkonzept des Masterplans legt überwiegende Teile des Plangebiets Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1 als Bereiche gemischter Nutzung fest. Die zu bebauenden Be-

reiche Am Sandtorkai westlich des Kopfes des Sandtorhafens und auf der Kaizunge Dalmannkai sind als Bereiche überwiegender Wohnnutzung gekennzeichnet. Der Kaispeicher A ist als „Standort besonderer Bedeutung" und als Hochhausstandort hervorgehoben.

Am Kopf des Grasbrookhafens ist eine Grünanlage dargestellt. Die Flächen des Gasheizwerks sind als Restriktionsflächen gekennzeichnet. Am Sandtorkai und nördlich der neuen Erschließungsstraße am Dalmannkai sind offene Bebauungen vorgesehen.

Vom Baumwall über die Niederbaumbrücke und die Brücke über den Sandtorhafen ist der zukünftige Elbuferwanderweg dargestellt. Er wird am Nordufer des Grasbrookhafens weitergeführt und verläuft nach Süden abknickend am Kopf des Grasbrookhafens entlang zum Strandkai.

Am Kopf des Sandtor- und Grasbrookhafens entlang des Kaiserkais und Dalmannkais bis zum Kaiserhöft sowie zwischen den Bauflächen auf der Kaizunge Dalmannkai sind Promenaden und quartiersgliedernde Freiflächen vorgesehen.

Die Straßenerschließung ist in drei Kategorien dargestellt: 1. Hauptsammelstraßen bzw. Sammelstraßen räumlich festgelegt, 2. Sammelstraßen bzw. Anliegerstraßen, geringfügig räumlich variabel und 3. Sammelstraßen bzw. Anliegerstraßen räumlich variabel. In der Straße Brooktor ist die Option für eine Stadtbahn dargestellt. Im Sandtorhafen sieht das Strukturkonzept einen Traditionshafen vor, im Grasbrookhafen einen Sportboothafen.

3.2.3. Wettbewerbs- bzw. Gutachterverfahren

Im Anschluss an die Erarbeitung des Masterplans wurde für den westlichen Teil der HafenCity im Jahr 2000 eine vertiefende städtebauliche und freiraumplanerische Untersuchung durchgeführt. Im Rahmen dieser Qualifizierung des Masterplans, die durch die Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs bearbeitet wurde, sind die Charakteristika der verschiedenen Quartiere, ihre Bezüge untereinander und die wichtigsten Freiräume in Alternativen untersucht worden. Darauf aufbauend wurden Rahmenbedingungen für die weitere Planung von Städtebau und Freiraum definiert.

Für den Bereich Dalmannkai / Kaiserkai (ohne den Kaispeicher A) hat im Dezember 2000 und Januar 2001 ein Workshopverfahren stattgefunden. Ziel dieses Verfahrens war es unter Betrachtung der bereits vorliegenden Konzepte u.a. aus Masterplan und Masterplanqualifizierung und der Entwürfe der eingeladenen Architekturbüros Essentials für das Quartier Dalmannkai zu entwickeln. Diese Essentials sind in den Funktionsplan zum Dalmannkai eingeflossen, der auf Grundlage des Workshopergebnisses erarbeitet wurde und dem Bebauungsplan zugrunde liegt.

Hochbauliche Realisierungswettbewerbe sind 2001 bis 2003 für zwei Baufelder nördlich der Parkanlage am Grasbrookhafen, für den Kaiserhöft (Kaispeicher A), für acht Baufelder nördlich des Sandtorhafens sowie für fünf Baufelder auf dem Dalmannkai durchgeführt worden. Das Bürogebäude südwestlich des Heizkraftwerkes ist bereits seit 2002 fertig gestellt.

Im Dezember 2002 wurde ein kooperativer Wettbewerb mit zwei Bearbeitungsphasen zur Gestaltung der zentralen Freiräume der westlichen HafenCity entschieden. Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes war Teil des Wettbewerbsgebietes.

3.2.4. Gutachten

Zum Bebauungsplanverfahren sind 2000 bis 2003 schalltechnische Gutachten (siehe Punkt 4.14), eine Eingriffs- und Ausgleichsuntersuchung (siehe Punkt 5) und eine Untersuchung zur Geruchssituation (siehe Punkt 4.13) durchgeführt worden. Für das Ausgleichsvorhaben am Sandtorhafenkopf sind 2003 zwei naturschutzfachliche Gutachten erstellt worden. (s.Pkt.4.10) Darüber hinaus ist für das gesamte Planungsgebiet der HafenCity die Altlastensituation bewertet worden (siehe Punkt 4.15).

3.2.5. Vorgesehene U-Bahntrasse

Es ist vorgesehen, das Gebiet der HafenCity über eine U-Bahn an das Netz des ÖPNV anzubinden. Dieses Vorhaben ist Teil eines Gesamtkonzeptes, das für den Ausbau und Umbau des Hamburger U-Bahnnetzes entwickelt worden ist: Die neue U-Bahnlinie U4 soll von Bramfeld – Steilshoop – Barmbek – Berliner Tor – Hauptbahnhof Süd – Rathaus in die HafenCity führen. Die Züge dieser neuen Linie benutzen zwischen Barmbek und Rathaus die bereits vorhandenen U-Bahnanlagen. Neu zu bauen sind die Streckenabschnitte Barmbek – Bramfeld und Rathaus – HafenCity. Die HafenCity wird somit direkt an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden.

Die Trasse verläuft vom Rathausmarkt in südwestlicher Richtung, unterquert im Bereich der HafenCity den Sandtor- und Grasbrookhafen bzw. die Landflächen des Sandtorkais und des Dalmannkais um in einem Bogen in Richtung Überseequartier einzuschwenken. Im Bereich Grasbrookpark / Überseequartier ist die erste Haltestelle geplant. Eine weitere Haltestelle (mit anschließender Abstellanlage) ist entweder im Verlauf der Versmannstraße oder nach einer Verschwenkung nach Süden unter dem Baakenhafen vorgesehen. Dort wird die U-Bahnlinie vorerst enden. Die gesamte Trasse verläuft in Tunnellage. Innerhalb des dargestellten Trassenkorridors wird es entsprechend rettungstechnischen Vorgaben notwendig werden, in einem Abstand von max. 600 m landseitige Notausstiegsanlagen für den Bahntunnel anzulegen, die bei der weiteren Planung beachtet wer-

den müssen.

Der genaue Trassenverlauf und die Lage der Haltestellen der U-Bahn im HafenCity-Gebiet sind noch nicht bekannt, deshalb wird der Korridor, in dem Trassenvarianten untersucht werden, unverbindlich vorgemerkt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden Lösungen für den Lagekonflikt zwischen U-Bahntunnel und Fernwärmetunnel gefunden.

3.3. Bestand

3.3.1. Raumtypologie und Relief

Das Planungsgebiet ist Teil des Grasbrooks, einer über zungenartig eingeschnittene Wasserflächen des Sandtor- und Grasbrookhafen gegliederten Insel im Urstromtal der Elbe. Den Landflächen des Plangebietes von ca. 13 ha stehen die Wasserflächen des Grasbrookhafens und Sandtorhafens von insgesamt 11 ha gegenüber. Grasbrook- und Sandtorhafen sind zum Westen ausgerichtete Hafenbecken, die Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts durch Aushub des Grasbrooks entstanden sind, eingefasst durch Kaimauern, die in Zuschnitt und Höhenlage den hafenwirtschaftlichen Ansprüchen der Industrialisierungsphase des 19. Jahrhunderts entsprachen. Pflanz- und Gehölzflächen mit teilweise naturnah ausgeformten Übergängen zu den Wasserflächen tragen zur Typologie des Kopfes von Grasbrook- und Sandtorhafen bei. Diese Freiflächen entstanden im Rahmen von großflächigen Zuschüttungen der Hafenbecken für Gewerbeansiedlungen in den 80er Jahren.

Das Relief ist von den markant in das Gelände eingeschnitten Hafenbecken bestimmt mit durchschnittlichen Tiefen von 5,5 m bis 7,5 m unter Normalnull (NN), wobei der Anteil der Flachwasserbereiche im Grasbrookhafen gegenüber dem Sandtorhafen deutlich erhöht ist. Durch langjährige Verlandung weist die Hafensohle ein differenziertes Relief auf mit stellenweise strömungsbedingten Auflandungen an den Uferkanten des Grasbrookhafens.

Nördlich und südlich der Hafenbecken wird der Höhensprung von der Hafenbeckensohle über Kaimauern zu den im Mittel auf 4,5 m bis 5,5 m über NN liegenden Kaianlagen vermittelt. Die Flächen um das Hauptzollamt Ericus sind mit 5,5 m bis 6,0 m über NN geringfügig höher. Um das neu gebaute Gasheizwerk befinden sich auf 7,5 m bis zu 8,0 m über NN aufgehöhte Flächen.

3.3.2. Gebäude- und Nutzungsbestand

Die Flächen des Bebauungsplans sind bereits nahezu vollständig für die Neubebauung geräumt. Angrenzend an das Plangebiet liegen am Kopf des Sandtorhafens zwischen den

Straßen Am Sandtorkai und Am Dalmannkai die Flächen eines Kaffeelagereibetriebes, die mit unterschiedlichen Betriebsgebäuden besetzt sind. Dieser Betrieb wird bis Mitte 2005 in das südliche Hafengebiet verlagert. Südlich der Straße Am Dalmannkai befindet sich das 1999 fertig gestellte Gasheizwerk.

Das Kaiserhöft ist heute mit dem Kaispeicher A nahezu vollständig überbaut.

Die Flächen werden heute im Wesentlichen durch die Straßenzüge Am Sandtorkai, Brooktor und Am Dalmannkai erschlossen. Im Zuge der Realisierung des Hanseatic Trade Centers ist in den 90er Jahren eine Klappbrücke über den Sandtorhafen östlich des Kaispeichers A entstanden.

Die Landflächen des Plangebietes befinden sich im städtischen Eigentum und sind bis auf die im Bestand dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen und die Wasserflächen Bestandteil des Sondervermögens „Stadt und Hafen".

3.3.3. Wasserhaushalt

Durch Einschnitte in die Weichschichten ist ein oberflächennaher Grundwasserleiter nicht vorhanden. Der Wasserkörper der Elbe wirkt in Abhängigkeit der Tidenamplitude in die aufgehöhten Flächen ein, ohne den Wasserhaushalt der oberen Bodenschichten zu beeinflussen. Die Vorflut für das Gebiet wird über die Elbe und die Hafenbecken gebildet. Mit einem Wasserkörper von ca. 430.000 m³ für den Sandtorhafen und von ca. 300.000 m³ für den Grasbrookhafen tragen die Wasserbecken zur Retention und Stabilität des Tidegeschehens der Elbe bei.

3.3.4. Boden

Die Böden des Gebiets sind durch künstliche Aufhöhungen mit heterogenen Substraten auf Weichschichten der ehemaligen Flussmarsch entstanden. Die Böden sind überwiegend versiegelt und verdichtet und als städtische Böden geringer Bodenbildung und -reife zu bezeichnen. Nach ihrer Zusammensetzung aus überwiegend sandigen Flusssedimenten, Schutt u.ä. sind die Substrate stark wasserdurchlässig. Die weit überwiegende Versiegelung und Verdichtung der Böden behindert den Gasaustausch sowie die Einsickerung von Niederschlägen und schränkt damit die biologischen und physikalischen Funktionen des Bodens weitgehend ein. Offene Böden mit Funktionen für den Naturhaushalt befinden sich kleinflächig auf den Böschungs- und Gehölzflächen vor Kopf der Hafenbecken. Die Bodenbildung in den Hafenbecken unterliegt subhydrischen Bedingungen und wird über Sedimentation von überwiegend tonigen Substraten mit Schluffanteilen bestimmt. Die Belastung der Sedimente mit den elbttypischen Schadstoffen Schwermetall und organischen Belastungen liegt im Mittelwert der für Hamburg typischen Belastung der

Hafenbecken.

3.3.5. Lokalklima / Luftqualität

Durch die exponierte Lage des Planungsgebietes zur Unterelbe und die zahlreichen, das Gebiet durchziehenden Hafenbecken wird das Lokalklima dominant durch den Faktor Wasser und Einstrahlung / Reflektion geprägt. Zusammen mit der urbanen Lage im Einflussbereich der städtischen Wärmeinsel liegen die Durchschnittstemperaturen im jährlichen Verlauf über denen der Stadtrandsituation. Nivellierend und Klima ausgleichend wirkt die insgesamt gute Durchlüftung des Stadtquartiers durch ausgeprägte Winde insbesondere aus westlichen Richtungen. Die vorhandenen Gebäude sind einem überdurchschnittlichen Windfeld ausgesetzt. Im Bereich der 5-geschossigen Speicherstadt können bei westlichen Winden die Windstärken düsenartig verstärkt werden. Nach den Messungen der Umweltbehörde weist die Schadstoffbelastung der Luft keine auffälligen Erhöhungen gegenüber der übrigen Hamburger Innenstadt auf.

3.3.6. Arten- und Biotopstrukturen

3.3.6.1. Terrestrische Biotopstrukturen und Lebensgemeinschaften

Hohe Bedeutung aufgrund des Vorkommens gefährdeter Pflanzenarten oder ihres Potenzials als Lebensraum weisen die alten Klinkermauern des Grasbrookhafens und des Sandtorhafens auf, die eine große Bedeutung für spezialisierte und gefährdete Moose und Farne besitzen und Lebensraum für seltene Schneckenarten bieten. Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz weist ferner eine verfallene Kaimauer des Grasbrookhafens und periodische überschwemmte Ruderalflächen des Dalmannkais auf. Die übrigen unversiegelten Flächen des Gebiets weisen mittlere Bedeutung auf. Dieses betrifft auch Standorte von seltenen Pflanzenarten, die kennzeichnend für zeitliche Übergangsphasen einer Pionierbesiedlung sind, wie z.B. das Spülfeld westlich des Grasbrookhafens. Die versiegelten und überbauten Flächen weisen geringe bis sehr geringe Bedeutung für den Naturhaushalt auf.

3.3.6.2. Aquatische Lebensgemeinschaften

Die aquatischen Lebensgemeinschaften des Planungsgebietes sind Bestandteil des ökologischen Lebensraumes Unterelbe und beherbergen eine Vielzahl von Organismen, wie sie für die limnische Tideelbe typisch sind. Durch die offene Anbindung der Hafenbecken an die Elbe besteht ein reger Individuen- und Genaustausch zwischen dem stark durchströmten Tidestrom und den schwach durchströmten Hafenbecken. Hohe Bedeutung für den Naturhaushalt, insbesondere für die Fischfauna als Rückzugs- und Laichgebiet weist

der hintere und mittlere Grasbrookhafen mit vielfältigen Standortangeboten in Form von Flachwasserbereichen, Wattflächen und Röhricht sowie strukturreiche Kaimauern mit Tonnengewölben auf. Die übrigen Flächen des Grasbrookhafens und des Sandtorhafens haben mittlere Bedeutung für den Naturhaushalt. Insgesamt besitzen die Hafenbecken wichtige Funktionen für die Stabilität und Erneuerung des ökologischen Systems der Tideelbe.

Im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Kibbelstegs wurde das östliche Ufer des Grasbrookhafens begradigt. Im Genehmigungsbescheid sind für den Verlust von Röhrichten und Flachwasserbereichen gewässerökologisch kompensierende Maßnahmen im Grasbrookhafen und an anderer Stelle der HafenCity festgelegt worden.

Die historische Kaimauer am Nordufer des Sandtorhafens wurde erneuert. Im Zuge des wasserrechtichen Verfahrens wurde u.a. für die Verbesserung der aquatischen Lebensräume der Erhalt des historischen Pfahlrostes vorgeschrieben und durchgeführt.

3.3.7. Landschaftsbild

Die Strukturen mit der hafentypischen Verteilung von Land- und Wasserflächen sowie alter Kaianlagen sind wichtige Bestandteile des Landschaftsbildes. Sie haben hohe Bedeutung für die Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Elbe und des Hamburger Hafens. Besonders herauszuheben ist die Funktion des Kaiserhöftes als exponierter Aussichtspunkt mit Blick auf den südlich angrenzenden Hafen, Landungsbrücken und die maritim geprägten Strukturen des Nordufers der Elbe bis Altona.

3.3.8. Freiraumversorgung und Erholungsvorsorge

Durch die Lage des Plangebietes südlich der Hamburger Speicherstadt und der gewerblichen Prägung des Gebietes weist das Gebiet eine eingeschränkte Bedeutung für die Freiraumversorgung und Erholungsvorsorge auf. Wichtige Funktion als informell zugängliche Freiflächen erfüllen die Kaianlagen im Plangebiet. Insgesamt trägt das Gebiet derzeit nicht zur Grünflächenversorgung und Erholungsvorsorge in Hamburg bei.

3.3.9. Sonstige Nutzungen

3.3.9.1. Medien und technische Infrastruktur

Im Plangebiet befinden sich in den Straßen Am Sandtorkai, Am Dalmannkai / Dalmannstraße, Hübenerstraße und Am Grasbrookhafen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Außerhalb der Straßen sind zwei Regensiele mit Auslässen in den Sandtorhafen vorhanden. Unter der Straße Am Sandtorkai befindet sich das Kuhmühlenstammsiel mit

einer Breite von 4,3 m und einer Höhe von 3,7 m.

In der Straße Am Sandtorkai liegt eine Fernwärmeleitung der HEW und eine Gas-Hochdruck-Leitung. Darüber hinaus gibt es einen Fernwärmetunnel, der als Anschluss an das ehemalige Heizkraftwerk Hafen die öffentliche Parkanlage, die Baufläche südlich des Gasheizwerks und das Gasheizwerkgelände selber unterquert. Im Tunnel liegen eine Vielzahl von Fernwärmeleitungen, er darf überbaut werden, es dürfen aber keine zusätzlichen Lasten in die Tunnelkonstruktion eingetragen werden. Hierfür sind beidseitig der Tunnelachse 4 m Abstand freizuhalten, so dass sich eine Leitungstrasse von insgesamt 11,72 m in der Tunnelhorizontalachse ergibt.

Im östlichen Plangebiet liegen zwei 110-kV Stromleitungen, die sich teilweise außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche befinden.

4. Planinhalt und Abwägung

4.1. Allgemeine Wohngebiete

Die Hamburger Innenstadt ist bis auf Bereiche der Neustadt nördlich und südlich der Ludwig-Erhardt-Straße weitgehend monostrukturiert; die Nutzung Wohnen ist überwiegend verdrängt. Um neues städtisches Leben in die Innenstadt zu bringen, sollen neue Wohnstandorte etabliert werden. Ein attraktives Wohnangebot im Kernbereich Hamburgs, auch für Familien, ist zudem ein Beitrag, der Stadtrandwanderung zu begegnen und damit den Flächenverbrauch an der Peripherie einzuschränken und die Stadtgesellschaft zu stabilisieren. Für das Ziel einer spürbaren Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Wohnstandort bietet die HafenCity mit ihren attraktiven Lagen hervorragende Voraussetzungen. Um einem sich ausdifferenzierenden und zunehmend von der Nachfrageseite bestimmten Wohnungsmarkt gerecht zu werden, wird ein breites Angebot individueller und vielfältiger Wohnformen angestrebt, das Angebote für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen unterbreitet. Eine besondere Chance wird dabei auch für gehobene städtische Wohnformen gesehen, für die in Hamburg ansonsten nur ein begrenztes Flächenpotenzial zur Verfügung steht. Das Quartier am Sandtorhafen ist aufgrund seines Wasser- und Freiraumbezuges für den Wohnungsbau besonders geeignet. Um den Sandtorhafen sollen insgesamt 800 bis 900 Wohnungen entstehen.

Aufgrund der Lage im Kernbereich der Stadt werden die Wohnungen im Geschosswohnungsbau mit einer der Innenstadt angemessenen Dichte realisiert. Die Dichte ist jedoch so bemessen, dass die Wohnqualität gewahrt bleibt.

Eines der Leitziele des Masterplans HafenCity ist es, in dem neuen Stadtteil eine möglichst kleinräumige Nutzungsmischung zu schaffen. Damit in den Allgemeinen Wohnge-

bieten eine entsprechende Mischung mit Nicht-Wohnnutzungen erreicht werden kann, ist in § 2 Nummer 2 festgesetzt, dass Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen für Verwaltung allgemein zulässig sind.

4.1.1. Am Sandtorkai

Die Flächen südlich der Straße Am Sandtorkai gehören zur historischen Insel der denkmalgeschützten Gesamtanlage Speicherstadt. An die Qualität der Neubebauung werden im Kontext der Speicherstadt besondere Anforderungen gestellt. Eine aufgelöste Baustruktur am Südrand der Speicherstadt entlang des Straßenzuges Am Sandtorkai soll die Speicherstadt als kulturhistorisch bedeutendes Denkmal und als Milieugeber für die künftige Entwicklung bis weit in die HafenCity wirksam werden lassen. Die neuen Gebäude sollen Sichtbeziehungen aus der HafenCity zur Speicherstadt ermöglichen. Aus diesem Grund ist eine offene Baustruktur mit Punkthäusern vorgesehen. Der Wechsel von Bau- und Freiflächen thematisiert die Schließung des ersten Grünen Ringes auf den Flächen der ehemaligen Wallanlage zwischen Baumwall und Deichtor.

Ein Ziel des Masterplans HafenCity ist eine möglichst kleinteilige Mischung der Nutzungen. Daher soll die Bebauung nördlich des Hafenbeckens Sandtorhafen westlich der Straße Kibbelsteg aus einer rhythmisierten Abfolge von 3 Büro- und 5 Wohngebäuden bestehen, die sich nicht nur in ihrer Nutzung sondern auch in ihrer Kubatur unterscheiden. Für die 5 Gebäude, die überwiegend dem Wohnen dienen, wird Allgemeines Wohngebiet festgesetzt, für die 3 Bürobaukörper Kerngebiet. Während die Wohnungsbaukörper eine quadratische Baufläche von 30 m x 30 m besetzen und mit maximal 25 m Gebäudehöhe über Gelände unter der Höhe der Speicherstadt liegen, sollen die Bürobaukörper mit maximal 30 m Gebäudehöhe über Gelände höher und mit einer Grundfläche von 18 m x 30 m auch schmaler werden als die Wohnungsbaukörper (siehe 4.2.1). Die festgesetzte Höhe der Wohngebäude orientiert sich an den Zwerggiebeln der Speicherstadt. Die festgesetzten Höhen der Bürogebäude liegen als Höhenakzente leicht über der Firsthöhe der Speicherstadt. Durch den Wechsel der unterschiedlichen Gebäudetypologie entsteht eine spannungsreiche Abfolge der Bebauung nördlich des Sandtorhafens.

Das städtebauliche Konzept zum Masterplan sieht vor, dass die Wohnungsbaukörper aus zwei ca. 10 m breiten Riegeln bestehen, die in der Mitte durch einen Erschließungskern verbunden sind. Die beiden Gebäuderiegel sollen über die Promenade und den Sandtorhafen auskragen. Damit wird ein historisches Element Hamburgischer Architektur am Wasserrand aufgegriffen und durch die Festsetzung von Baulinien im Auskragungsbereich planerisch gesichert. Die lichte Höhe der Auskragungen ist mit mindestens 5 m festgesetzt und ermöglicht so eine großzügige Gestaltung der Promenadenbereiche.

Die einzelnen Baukörper sollen von verschiedenen Architekten unterschiedlich ausgestaltet werden, damit ein interessanter, vielfältiger Gesamtkomplex entsteht. Vor dem geschlossenen Ensemble der Speicherstadt ist es allerdings wichtig, einen einheitlichen gestalterischen Rahmen für die Kubatur der Gebäude festzulegen. Aus diesem Grund wurden auch maximale Gebäudehöhen festgesetzt.

Zwischen den Einzelbaukörpern ist eine eingeschossige Bebauung mit einer Höhe von 7,5 m bis 8,1 m über NN als Minderst- und Höchstmaß und einer Tiefe von 22,3 m festgesetzt. Mit diesen Zwischenbaukörpern soll eine geschlossene Hochwasserschutzlinie im Bereich Sandtorkai ermöglicht werden. Die derzeitigen Geländehöhen der Flächen Am Sandtorkai liegen zwischen 4,5 m über NN an der Kaikante und 4,7 m über NN an der Gehwegkante. Die Flächen sind damit am tideoffenen Gewässer bei Sturmflut gegen Überflutung nicht geschützt. Aufgrund der Kaimauernkonstruktion und des Grundstückszuschnittes ist ein wie eine Warft wirkendes Sockelgeschoss mit einer Höhe von mindestens 7,5 m über NN vorgesehen. Dieses soll geeignet sein, zu einem späteren Zeitpunkt in einer durchgehenden Schutzlinie der HafenCity (mit Gatts und Sperrwerken) eingebunden zu werden. Ein ebenerdiger Durchlass in der Verlängerung der Achse Auf dem Sande ist dabei möglich. Das Sockelgeschoss muss im Rettungsfall durchgängig von der Feuerwehr erreich- und nutzbar sein. Dafür ist eine für Fahrzeuge der Feuerwehr (bis 30 t) befahrbare Trasse auf dem Sockelgeschoss zu schaffen – Mindestbreite 3 m sowie Mindestdurchfahrtshöhe 3,5 m. Diese wird vom Kibbelstieg aus angeschlossen werden und muss am westlichen Ende auf dem Sockel eine Wendemöglichkeit erhalten.

Die Frage der Rettungsweganbindung ist abschließend im Baugenehmigungsverfahren zu klären. Die für den Hochwasserschutz benötigte Höhe von 7,5 m über NN an der Kante zum Hafenbecken soll durch diese Baukörper nur maßvoll überschritten werden, um eine möglichst große Transparenz zur Speicherstadt zu bewahren. Gleichzeitig soll für das Sockelbauwerk, in dem sich teilweise auch gastronomische Nutzungen befinden werden, eine auskömmliche Geschosshöhe realisiert werden können. Aus diesem Grund ist die maximale Höhe der baulichen Anlagen auf 8,1 m über NN festgesetzt worden. Die Zwischenbaukörper dienen überwiegend der Unterbringung notwendiger Stellplätze. In Einzelfällen sind andere Nutzungen wie z.B. Gastronomie und Läden denkbar. Diese müssten dann aber gesondert hochwassergeschützt werden, da sie unterhalb der 7,5 m über NN-Linie liegen würden.

Die im Bebauungsplan getroffenen Baukörperausweisungen bzw. baukörperähnlichen Festsetzungen sind als zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 17. Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 353), zu betrachten. Aus diesen zwingenden Fest-

setzungen, deren städtebauliche Notwendigkeit aus den oben genannten Zielsetzungen hervorgeht, ergibt sich der Vorrang gegenüber den sonst üblichen Abstandsflächenbemessungen der Hamburgischen Bauordnung.

Die festgesetzte Grundflächenzahl von 1,0 überschreitet die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479) für Allgemeine Wohngebiete. Dieses begründet sich wie folgt: Durch das oben beschriebene Konzept, mit Hilfe von eingeschossigen Zwischenbaukörpern eine durchgängige Hochwasserschutzlinie zu erzielen entsteht eine 100-prozentige Überbauung der Baugebiete. Dennoch werden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden. Die Bedürfnisse des Verkehrs können befriedigt werden und sonstige öffentliche Belange stehen der Überschreitung der nach BauNVO zulässigen Grundflächenzahl nicht entgegen.

4.1.2. Dalmannkai

Das Quartier auf dem Dalmannkai bildet den Schwerpunkt für den Wohnungsbau im westlichen Gebiet der HafenCity. Der Bebauungsplan setzt zwischen dem Kaispeicher A im Westen und dem Kibbelsteg überwiegend Allgemeines Wohngebiet fest. Im Anschluss an den Kaispeicher A und die Achse Kibbelsteg sind im Übergang zu gewerblichen Nutzungen Kerngebiete festgesetzt.

Für die Entwicklung eines vielfältigen lebendigen Wohnmilieus auf dem Dalmannkai ist gewünscht, dass sich nicht nur die Bebauung der einzelnen Teilflächen deutlich unterscheidet, sondern innerhalb der Baufelder unterschiedliche Häuser von unterschiedlichen Architekten entstehen. Die Häuser sollen sich u.a. in der Materialität, der Höhenentwicklung, im Wohnungsangebot und in der Art der Erschließung unterscheiden. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Stadt auch die Realteilung auf den Baufeldern.

Da zwischen den Baufeldern aus Gründen der sparsamen Erschließung private Grundstücksflächen mit Geh- und Leitungsrechten festgesetzt wurden, setzt eine Realteilung hinsichtlich der südlich an den Gassen liegenden Grundstücke voraus, von den im § 4 HBauO formulierten Erschließungsanforderungen - unmittelbare Zugänglichkeit von einem gewidmeten und befahrbaren öffentlichen Weg- in diesen „Gassen" abweichen zu können. Deshalb wird in der Festsetzung § 2 Nr. 19 eine Abweichung von den Anforderungen des § 4 HBauO unter der Bedingung zugelassen, dass diese Erschließung über Baulasten gesichert ist. Die besondere städtebauliche Situation (Lage am Tidengewässer, ein ohnehin schon hoher Flächenanteil für Erschließungen), in der eine Fläche faktisch den Erschließungsanforderungen entspricht und dezidiert eine kleinteilige Entwicklung

gewünscht wird, rechtfertigt ein solches Vorgehen.

Der Funktionsplan Dalmannkai stellt das städtebauliche Konzept für den Bereich Dalmannkai dar. Er sieht eine Erschließungsstraße im nördlichen Drittel der Kaizunge vor. Diese Lage wurde gewählt, um einen beidseitig bebauten innerstädtischen Straßenraum ausbilden und gleichzeitig möglichst viele Wohnungen zum Süden hin auf den Grasbrookhafen orientieren zu können. Das Quartier ist durch zwei Plätze im Osten des Kaispeichers A und in der Achse Brooksbrücke / Auf dem Sande gegliedert. Im Süden der Straße wechseln nach Süden hin geöffnete Blocks mit Durchgängen zum Dalmannkai ab. Diese Durchgänge sind in ihren nördlichen Abschnitten aufgeweitet, so dass kleine, halbprivate Plätze entstehen. Die Freiräume sind von den privaten Bereichen im Blockinneren zu den allgemein leichter zugänglichen Plätzen und Durchgängen hin zu den öffentlichen Plätzen und Promenaden in ihrem Öffentlichkeitsbezug abgestuft und dadurch vielfältig nutzbar.

Die Geschossigkeiten liegen überwiegend bei 5 - 6 Geschossen und entsprechen damit den üblichen Geschossigkeiten in einem innerstädtischen Quartier. Um das Quartier in seiner Höhenentwicklung abwechslungsreich und differenziert zu gestalten, sollen einzelne Baukörper in den südlichen Blockbereichen auch 7-geschossig ausgebildet werden. Bauliche Akzente nördlich der Erschließungsstraße und im Anschluss an den Kibbelsteg können bis zu acht Geschosse haben. Die Bautiefen liegen bei 15 m bis 18 m.

Südlich der Erschließungsstraße sieht der Funktionsplan ein Bebauungskonzept vor, dass sich überwiegend aus Winkeln und punktförmigen Baukörpern zusammensetzt. Der Bebauungsplan setzt dieses Konzept mit Hilfe von Baukörperfestsetzungen um. Die punktförmigen Gebäude sollen mit 7 Geschossen leichte Höhenakzente bilden. An der Straße liegende Gebäudeteile sollen 6-geschossig werden, die Gebäudeteile westlich der Durchgänge sind als 5-geschossige Baukörper geplant. Das östlich am zentralen Platz gelegen Gebäude erhält eine 7-geschossige Ausweisung, damit entsprechend dem Siegerentwurf des hochbaulichen Wettbewerbes an dieser Stelle ein Höhenakzent geschaffen wird. Die zweigeschossige Auskragung des Eckbaukörpers betont die Eingangsituation des Gebäudeteils und gliedert den Baukörper abwechslungsreich. Der Bebauungsplan setzt diese Geschossigkeiten als Höchstmaß fest.

Die Bebauung nördlich der Erschließungsstraße soll im Wesentlichen aus einer 6-geschossigen straßenparallelen offenen Bebauung bestehen. Einzelne über den Kaiserkai auskragende 8-geschossige Baukörper gliedern diesen Bereich und schaffen ein Gegenüber zu baulichen Akzenten auf dem Sandtorkai. Im Bereich der Promenaden ist eine lichte Höhe der Auskragungen von mindestens 5 m vorgesehen um diesen Bereich großzügig zu gestalten. Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde aufgrund von Anre-

gungen die Tiefe der Auskragungen von 11 m auf 7 m zurückgenommen. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Gemäß § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde eine eingeschränkte Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Die festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,5 für den Bereich südlich der Erschließungsstraße bzw. von 0,7 nördlich der Erschließungsstraße überschreiten die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung. Dies begründet sich wie folgt: Die neue Wohnbebauung am Dalmannkai befindet sich in einer sehr zentralen Lage in der Stadt. In einem derart innerstädtisch geprägten Umfeld ist eine dichtere Bebauung, als sie die Baunutzungsverordnung generell für allgemeine Wohngebiete vorsieht, angemessen. Die zur Gliederung des Quartiers festgesetzten Freiflächen und die benachbarten Wasserflächen der Hafenbecken garantieren dennoch gesunde Wohnverhältnisse. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden vermieden. Die Bedürfnisse des Verkehrs können befriedigt werden und sonstige öffentliche Belange stehen der Überschreitung der nach der Baunutzungsverordnung zulässigen Grundflächenzahl nicht entgegen.

In den Allgemeinen Wohngebieten kann nach § 2 Nummer 7 die festgesetzte Grundflächenzahl für Nutzungen nach § 19 Absatz 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung bis zur Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Dieses begründet sich wie folgt: Alle Wohnbauflächen werden auf das hochwassergeschützte Niveau von 7,5 m über NN aufgehöht (Warftenkonzeption). Der Bereich zwischen alter Geländehöhe und neuer „Warfthöhe“ soll für notwendige private Stellplätze genutzt werden. Daher werden die Wohnbauflächen bis zu 100 % unterbaut sein.

Die im Bebauungsplan getroffenen Baukörperausweisungen bzw. baukörperähnlichen Festsetzungen sind als zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung zu betrachten. Aus diesen zwingenden Festsetzungen, ergibt sich der Vorrang gegenüber den sonst üblichen Abstandsbemessungen der Hamburgischen Bauordnung. Die ausreichende Besonnung und Belichtung der Gebäude ist durch eine differenzierte Geschossigkeit und großzügig bemessene Abstände auf den anderen Gebäudeseiten gewährleistet.

Es ist Ziel beidseits der Straße am Dalmannkai eine belebte Stadtstraße mit einer abwechslungsreichen Sockelzone zu entwickeln. Auch wenn in der ersten Zeit nach Erstellung der Bauvorhaben eventuell nicht der Bedarf für eine überwiegend mit Läden genutzte Erdgeschosswohnung besteht, so sollten die baulichen Rahmenbedingungen eine flexible Nutzungsänderung erleichtern und sowohl auf Wohnnutzungen als auch auf gewerbliche Nutzungen zugeschnitten sein. Der Bebauungsplan setzt daher in § 2 Nummer 5 fest: „In den mit „(B)“ bezeichneten Kerngebieten und den mit „(C)“ bezeichneten Allgemeinen

Wohngebieten muss die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 5 m über der angrenzenden Straßenoberkante liegen." Wichtiger gestalterischer Aspekt ist die entstehende Fassadengliederung in Erdgeschoss- und Obergeschosszone durch die Überhöhung des Erdgeschosses.

Um das Wohnen im Erdgeschoss attraktiv zu gestalten ermöglicht es die Festsetzung auch, Wohnungen auf zwei Ebenen durch den Einbau von offenen Galerien zu organisieren. Die festgesetzte Mindesthöhe der Decke des 1. Obergeschosses bezogen auf das Straßenniveau von mindestens 5 m wurde gewählt um eine sinnvolle lichte Höhe beider Ebenen bei (evtl. nachträglichem) Einbau einer Galerie zu gewährleisten. Die Galerien dürfen ausschließlich über das Eingangsgeschoss zugänglich und nur mit diesem verbunden sein, um die zusammenhängende Nutzung beider Ebenen zu gewährleisten und damit die gewünschte Flexibilität hinsichtlich der Nutzungsänderungen zu erreichen. In diesem Fall sind die Galerien nicht auf die Zahl der Vollgeschosse anzurechnen. Um dem zentralen Gedanken des überhöhten Erdgeschosses in der Fassadengliederung gerecht zu werden, muss sich die Auswirkung des Erdgeschosses eingeschossig darstellen.

Für gewerbliche Nutzungen bietet die überhöhte Erdgeschosszone Nutzungsvorteile, z.B. großzügiger Raumeindruck für Gastronomie oder Einzelhandel, repräsentative Büroräume. Durch den Einbau oder Rückbau von Galerien ist je nach Flächenbedarf ein flexibles Anpassen an die jeweiligen Nutzungsansprüche möglich. Um zu verhindern, dass Teile dieses überhöhten Erdgeschossbereichs für die Unterbringung von Stellplätzen genutzt werden, ist in § 2 Nummer 9 bestimmt, dass notwendige Stellplätze nur in Tiefgaragen bzw. Garagengeschossen unterhalb der Höhe von 7,5 m über NN bzw. der Höhe der angrenzenden Straßenoberkante zulässig sind.

4.2. Kerngebiete

Die HafenCity bietet ein hohes Potenzial, um Hamburg als Wirtschaftsstandort neu zu profilieren. Chancen werden dabei für die neuen Medien und die digitale Wirtschaft gesehen. Zugleich sollen hier aber auch interessante Angebote für den Wachstumssektor der unternehmensorientierten Dienstleistungen unterbreitet werden, nachdem die innerstädtischen Potenziale weitgehend erschöpft sind.

Hamburg hat im letzten Jahr eine starke Zunahme der Neuvermietungszahlen auf dem Bürosektor zu verzeichnen gehabt. Der gesteigerten Nachfrage soll auch in der HafenCity zeitnah Rechnung getragen werden.

In den Kerngebieten sind Wohnungen allgemein zulässig. (§ 2 Nummer 1)

Hintergrund dieser Festsetzungen ist, dass keine monostrukturierten Bürostandorte ent-

stehen sollen; die möglichst kleinräumige Mischung von Nutzungen ist das übergeordnete städtebauliche Ziel für ein urbanes und nachhaltiges Stadtgefüge der Zukunft. Deshalb wird, wo auch immer möglich, Wohnen in Kerngebieten über die Regelungen der Baunutzungsverordnung hinaus allgemein zugelassen.

4.2.1. Am Sandtorkai

Östlich und westlich des Kibbelstegs, östlich der Achse Auf dem Sande und östlich der Plangebietsgrenze sowie im Bereich des Hanseatic Trade Center sind Kerngebiete festgesetzt.

Die Kerngebiete westlich und östlich des Kibbelstegs markieren räumlich den Auftakt zum neuen Quartier. Sie definieren die Schnittstelle zwischen Speicherstadt, zukünftigem Wohngebiet Am Sandtorkai, dem öffentlichen Raum am Kopf des Sandtorhafens und dem Quartier um den Sandtorpark.

Das Kerngebiet auf der Ostseite der Kreuzung Sandtorkai / Kibbelsteg stellt einen Baustein der künftigen Bebauung der Fläche der Kaffee-Lagerei dar. Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde das Baufeld nach Osten um ca. 1.000 m^2 vergrößert, um einem konkreten Investor die zeitnahe Entwicklung eines Bauvorhabens mit Studio- und Büroflächen mit ca. 10.000 m^2 zu ermöglichen. Auf dem derzeit im Bebauungsplanentwurf ausgewiesenen Baufeld 9 kann ein Bauvorhaben dieser Größe städtebaulich vertretbar nicht entwickelt werden. Das Baufeld wurde insgesamt um 4,5 m nach Norden erweitert, um die Bauflucht der westlichen Bebauung am Sandtorkai aufnehmen zu können. Dies wird möglich, da die vorher für verkehrliche Belange vorgehaltene Fläche aus aktuellen verkehrsplanerischen Überlegungen nicht mehr notwenig ist.

Das Bauvorhaben fügt sich in die städtebaulichen Überlegungen zur Bebauung der Kaffee-Lagerei-Fläche ein. Gegenüber der rhythmischen Abfolge von Baukörpern am westlichen Abschnitt des Sandtorkais kann der nördliche Rand der Kaffee-Lagerei-Fläche mit kompakten Baukörpern besetzt werden, die auch zur Fassung des Sandtorparkes beitragen. Auch vor dem Hintergrund des Übergangs zum zentralen Bereich der HafenCity rund um den Magdeburger Hafen ist eine Verdichtung der Baukörper städtebaulich sinnvoll. Um eine einheitliche Höhenentwicklung zu erreichen, orientiert sich die Gebäudehöhe und die Ausgestaltung des nördlichen Gebäudesprungs an den Festsetzungen für die anderen MK-Flächen am Sandtorkai.

Wie bereits unter Punkt 4.1.1 beschrieben, soll die Bebauung nördlich des Hafenbeckens Sandtorhafen aus einer rhythmisierten Abfolge von Büro- und Wohngebäuden bestehen, um dem Ziel einer kleinteiligen Nutzungsmischung zu entsprechen. Außer den Flächen am Kibbelsteg sind weitere Kerngebietsnutzungen im Übergang zu der gewerblichen Nut-

zung des Hanseatic-Trade-Centers an der westlichen Plangebietsgrenze und östlich der zentralen Achse festgesetzt. Der letztgenannte Standort wurde gewählt, um der erhöhten Zentralität an diesem Platzraum Rechnung zu tragen. Hier ist auch eine öffentlichkeitswirksame Nutzung wie ein Hotel mit gastronomischen Einrichtungen in den unteren Geschossen sehr gut vorstellbar.

Während die Wohnungsbaukörper eine quadratische Baufläche von 30 m x 30 m besetzen und mit maximal 25 m Gebäudehöhe unter der Höhe der Speicherstadt liegen, sollen die Bürobaukörper mit maximal 30 m Gebäudehöhe höher und mit einer Grundfläche von 18 m x 30 m auch schmaler werden als die Wohnungsbaukörper (siehe 4.1.1).

Die einzelnen Baukörper sollen von verschiedenen Architekten unterschiedlich ausgestaltet werden, damit ein interessanter, vielfältiger Gesamtkomplex entsteht. Vor dem geschlossenen Ensemble der Speicherstadt ist es allerdings wichtig, einen einheitlichen gestalterischen Rahmen für die Kubatur der Gebäude festzulegen. Aus diesem Grund wurden maximale Gebäudehöhen festgesetzt. Die festgesetzten Höhen der Bürogebäude liegen mit 30 m über Gelände als Höhenakzente leicht über der Firsthöhe der Speicherstadt.

Die Bebauung nördlich des Sandtorhafens weist Auskragungen auf; damit wird ein historisches Element Hamburgischer Architektur am Wasserrand aufgegriffen und durch die Festsetzung von Baulinien im Auskragungsbereich planerisch gesichert. Die lichte Höhe der Auskragungen ist mit 5 m als Mindestmaß festgesetzt und ermöglicht so eine großzügige Gestaltung der Promenadenbereiche.

Zwischen den Einzelbaukörpern ist eine eingeschossige Bebauung mit einer Höhe von 7,5 m bis 8,1 m über NN als Mindest- und Höchstmaß und einer Tiefe von 22,3 m festgesetzt. Mit diesen Zwischenbaukörpern soll eine geschlossene Hochwasserschutzlinie im Bereich Sandtorkai ermöglicht werden. Die verbleibenden Lücken im Anschluss an die westlich anschließende Bebauung und in der Achse Auf dem Sande können später durch Gatts geschlossen werden (siehe auch Punkt 4.10). Die für den Hochwasserschutz benötigte Höhe von 7,5 m über NN an der Kante zum Hafenbecken soll durch diese Baukörper nur maßvoll überschritten werden, um eine möglichst große Transparenz zur Speicherstadt zu bewahren. Gleichzeitig soll für das Sockelbauwerk, in dem sich teilweise auch gastronomische Nutzungen befinden werden, eine auskömmliche Geschosshöhe realisiert werden können. Aus diesem Grund ist eine maximale Höhe der baulichen Anlagen auf 8,1 m über NN festgesetzt worden. Die Zwischenbaukörper dienen überwiegend der Unterbringung privater Stellplätze. in Einzelfällen sind andere Nutzungen wie z.B. Gastronomie und Läden denkbar. Diese müssten dann aber gesondert hochwassergeschützt werden, da sie unterhalb der 7,5 m über NN-Linie liegen würden.

Auch im Falle extremer Sturmfluten muss die Zugänglichkeit jedes Einzelgebiets inner-

halb der HafenCity durch die Feuerwehr und Krankentransporte gewährleistet sein. Im Quartier Am Sandtorhafen wird für dieses Erfordernis eine hochwassergeschützte, für alle Einsatzfahrzeuge befahrbare Feuerwehrzufahrt entstehen. Diese Feuerwehrzufahrt verläuft von der Hochwasserschutzanlage Bei den Mühren aus über den Zollkanal durch die Achse Kibbelsteg und schließt vor Kopf des Sandtorhafens wieder an hochwassergeschütztes Niveau an. Für die Bebauung nördlich des Sandtorhafens soll eine Fahrwegverbindung für Rettungsfahrzeuge auf hochwassergeschütztes Niveau durch die Gebäude hindurch und auf den Zwischenbaukörpern geführt werden. In der Achse auf dem Sande soll eine Brücke für Rettungsfahrzeuge entstehen.

Für das Baufeld östlich der Kreuzung Sandtorkai / Kibbelsteg ist die Rettungswegeanbindung über den Kibbelsteg gegeben. Für einen Übergangszeitraum bis zur Realisierung der Bebauung rund um den geplanten Sandtorpark kann die Feuerwehr entweder auf dem hochwassersicheren vorhandenen Betriebsparkplatz an das Gebäude heranfahren oder das Fahrzeug auf der Straße Kibbelsteg parken. Eine Zugänglichkeit des Gebäudes über den vorhandenen hochwassersicheren Betriebsparkplatz ist sicherzustellen.

Die Frage der Rettungsweganbindung ist abschließend im Baugenehmigungsverfahren zu klären.

Der Bebauungsplan Hamburg Altstadt 32 / HafenCity 1 grenzt im Bereich des westlichen Sandtorhafens direkt an die Plangebietsgrenze des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 31 vom 9. Juni 1992, damit kein unbeplanter Zwischenbereich verbleibt. Teile der Bebauung des Hanseatic-Trade-Centers ragen über die Plangebietsgrenze des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 31 hinaus und werden somit Bestandteil des Bebauungsplans Hamburg Altstadt 32 / HafenCity 1. Sie werden in ihrem Bestand durch Kerngebietsfestsetzungen analog zum Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 31 bestimmt. Das Maß der baulichen Nutzung ist ebenfalls aus diesem benachbarten Bebauungsplan übernommen.

Die im Bebauungsplan getroffenen Baukörperausweisungen bzw. baukörperähnlichen Festsetzungen sind als zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung zu betrachten. Aus diesen zwingenden Festsetzungen, deren städtebauliche Notwendigkeit aus den oben genannten Zielsetzungen hervorgeht, ergibt sich der Vorrang gegenüber den sonst üblichen Abstandsflächenbemessungen der Hamburgischen Bauordnung.

Aus dem Verhältnis von überbaubarer Fläche zur Gesamtfläche der Baugebiete und der Notwendigkeit der Unterbringung privater Stellplätze leitet sich eine Grundflächenzahl von 1,0 ab.

4.2.2. Grasbrook

Die Flächen des Grasbrooks erhalten ihren besonderen Charakter durch ihre Lage am Endpunkt des Grasbrookhafens und die Nachbarschaft zu einer zentralen Freifläche. Die städtebauliche Struktur reagiert raumbildend auf diese Situation. Die gegebene Zentralität und gute verkehrliche Anbindung über den Kibbelsteg bietet für den Standort auch die Chance, hier Sonderfunktionen unterzubringen und das Gasheizwerk städtebaulich einzubinden. Auf Grund seiner Lage westlich des zukünftigen zentralen Bereichs der HafenCity am Magdeburger Hafen und auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Gasheizwerk der HEW ist dieser Bereich als Kerngebiet festgesetzt.

Die Festsetzungen für die Grundstücksflächen östlich des Kibbelstegs und nördlich der neuen Parkanlage wurden auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes Masterplan und konkurrierender Entwurfsverfahren ermittelt. Für die Flächen unmittelbar östlich des Kibbelstegs wurde ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb für den südlichen Teil mit einer Baumassenstudie für den nördlichen Teil kombiniert. In dem Wettbewerb wurde bestätigt, dass eine Geschossfläche von 30.000 m² für diesen Bereich verträglich ist und der gewünschten innerstädtischen Dichte an diesem Standort entspricht. Entsprechend wurde für die gesamte Fläche westlich Gasheizwerk eine Geschossfläche von 30.000 m² als Höchstmaß festgesetzt. Das Ergebnis des hochbaulichen Realisierungswettbewerbs auf dem südlichen Grundstücksteil setzt der Bebauungsplan mit einer 7-geschossigen Baukörperfestsetzung und Bautiefen von 47 m und 60 m um. Für den nördlichen Teil soll noch eine möglichst hohe Flexibilität für die Bebauung erhalten bleiben, da die Baukörperstellung im weiteren Entwurfsverfahren geklärt werden soll. Daher ist für diesen Grundstücksteil eine Flächenausweisung festgesetzt worden. Entsprechend der Baumassenstudie aus dem Wettbewerb soll in dem städtebaulich wichtigen nordwestlichen Eckbereich des Grundstücks ein Höhenakzent entstehen. Für diesen Bereich ist eine maximale Geschossigkeit von 12 Geschossen festgesetzt worden. Für die restliche Fläche der nördlichen Bebauung sind entsprechend dem südlichen Grundstücksteil maximal 7 Geschosse zulässig.

Gegenüber dem Hafenbecken des Grasbrookhafens soll eine überwiegend geschlossene Gebäudewand entstehen, um für diesen Wasserraum eine angemessene räumliche Begrenzung zu schaffen. Aus diesem Grund ist an der südlichen Grenze der Flächenausweisung im Norden eine Baulinie festgesetzt worden. Die im Bebauungsplan bestimmten Baulinien sowie die Baukörperfestsetzung im südlichen Bereich sind als zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung zu betrachten. Aus diesen zwingenden Festsetzungen ergibt sich der Vorrang gegenüber den sonst üblichen Abstandsbemessungen der Hamburgischen Bauordnung. Dadurch wird sicherstellt,

dass zwischen Nord- und Südbebauung kein städtebaulich unverträglicher Abstand entsteht.

Für den Bereich südlich des Gasheizwerks ist eine Bebauung mit einer Bautiefe von 32,5 m vorgesehen, die eine Raumkante zum Park bildet. Die Festsetzungen beziehen sich auf das Ergebnis eines hochbaulichen Wettbewerbsverfahrens aus dem Jahre 2002. Die Bebauung soll sich mit maximal 8 Geschossen in der Höhe an der westlich angrenzenden Bebauung orientieren. Entsprechend der Entscheidung des Wettbewerbs zum angrenzenden zentralen Bereich der HafenCity um den Magdeburger Hafen im Juli 2003 und der Erstellung der Leitlinien für diesen Bereich wurde die Nord-Süd verlaufende Achse östlich des Gasheizwerkes dimensioniert. Die Verkehrskonzeption für die Erschließung des Bereichs um den Magdeburger Hafen sieht einen mehrspurigen Ausbau dieser Achse im nördlichen Abschnitt (wahrscheinlich 4 Spuren) und einen mehrspurigen (wahrscheinlich 3 Spuren) Ausbau im südlichen Abschnitt vor. Ziel ist, den gesamten Straßenverlauf aus gestalterischen Gründen geradlinig zu führen und einheitliche Baufluchten entlang der Achse zu erhalten. Die Verbreiterung der Straße von 17,50 m auf 27,30 m bedeutet eine Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie im Mittel um ca. 6,60 m nach Westen und ca. 3,20 m nach Osten. Dies bedeutet, dass das Baufeld um ca. 6,60 m gegenüber der Fassung der 2. Auslegung verschmälert wird, die Baugrenze wird direkt an der Straßenbegrenzungslinie festgesetzt und verschiebt sich gegenüber der Fassung zur 2. Auslegung deshalb nur um ca. 2,20 m nach Westen.

Die für die Kerngebiete im Bereich Grasbrook festgesetzte Grundflächenzahl von 0,9 entspricht der vorgesehenen Überbauung der Fläche und schließt die Möglichkeit für zusätzliche Unterbauungen für Tiefgaragen mit ein.

4.2.3. Dalmannkai

Das städtebauliche Konzept für den Dalmannkai sieht im Übergangsbereich zum Kaispeicher A und östlich der Kibbelsteg-Achse eher Büro- und Dienstsleistungsnutzungen vor. Daher sind für diese Bereiche Kerngebietsfestsetzungen getroffen worden.

Der Kerngebietsbereich östlich des Kaispeichers A und südlich der Erschließungsstraße ist Bestandteil eines nach Süden geöffneten Blocks (siehe Punkt 4.1.2). Das städtebauliche Konzept für den Dalmannkai sieht vor, die Ränder der Blocks zu den öffentlichen Verkehrsflächen generell 6-geschossig auszuführen. Daher ist auch für diesen Bereich eine maximale Geschosszahl von 6 Geschossen festgesetzt worden und eine Bautiefe von 15 m. Entsprechend der vorgesehenen vollständigen Überbauung der Fläche ist eine GRZ von 1,0 zulässig.

Der Kerngebietsbereich östlich des Kaispeichers A und nördlich der Erschließungsstraße

gliedert sich gemäß dem städtebaulichen Konzept (vgl. Punkt 4.1.2) in einen achtgeschossigen Kopfbau, der über die Promenade mit einer lichten Höhe von mindestens 5 m und einer Tiefe von 11 m auskragt, und einem östlich anschließenden sechsgeschossigen Riegel. Die Bautiefen betragen 18 m. Die GRZ von 1,0 entspricht der vorgesehenen Überbauung und der Unterbauung der Fläche durch Tiefgaragen.

Der Bereich westlich Kibbelsteg nördlich und südlich der neuen Erschließungsstraße ist wegen seiner Zentralität und seiner Lage im Übergang zu den kerngebietsorientierten Nutzungen auf dem Grasbrook als Kerngebietsfläche ausgewiesen worden. Diese Flächen markieren den Eingang zum neuen Quartier Dalmannkai und sollen deshalb mit einem achtgeschossigen Höhenakzent versehen werden. Entsprechend der vorgesehen vollständigen Überbauung der Flächen ist eine GRZ von 1,0 festgelegt worden und für die Fläche nördlich der Erschließungsstraße eine Bautiefe von 18 m. Die Ausweisung der nördlichen Baufläche hat sich aufgrund konkreter Planungen gegenüber der bisherigen Ausweisung verändert. Der Siegerentwurf des Freiraumplanerischen Wettbewerbes sieht am Hafenkopf des Sandtorhafens großflächige terrassierte Aufenthalts- und Promenadenflächen vor, die die im B-Plan als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Promenadenflächen in diesem Bereich ergänzen. Gleichzeitig wurde durch einen konkreten Investor die Idee entwickelt, einen winkelförmigen Baukörper als Abschluss des Sandtorhafenkopfes vorzusehen. Dieser Baukörper bewirkt gemeinsam mit den anderen an der Promenade auskragenden Baukörpern eine rhythmische Gliederung der Fassadenfront zur Wasserseite und bildet gemeinsam mit dem gegenüberliegenden Baukörper am Sandtorkai eine Umrahmung des Hafenkopfes. Die Ausweisung dieses winkelförmigen Baukörpers wird möglich, da der Freiraumentwurf durch die großzügige Erweiterung der Aufenthaltsflächen weiterhin eine für den Fußgänger komfortable Verbindung am Wasser vorsieht. Die Umsetzung der Freiraumplanung wird durch ein wasserrechtiches Verfahren erfolgen. Zum Verständnis ist der Bereich in dem die Terrassenanlagen und Promenaden entstehen werden, als „Fläche für vorgesehene wasserwirtschaftliche Maßnahme" unverbindlich vorgemerkt.

Für die Kerngebietsfläche nördlich der Erschließungsstraße gibt es keine lärmabgewandte Seite (siehe auch Punkt 4.15), so dass die Vorschrift aus § 2 Nummer 4, dass Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Seiten zugeordnet werden müssen, nicht erfüllt werden kann.

4.2.4. Kaiserhöft

Das Kaiserhöft ist für die HafenCity ein Ort von herausragender städtebaulicher Bedeutung. Der Kaispeicher A nimmt den Großteil der Grundstücksfläche ein und ist der mar-

kanteste Punkt der HafenCity in Richtung Landungsbrücken / Altona. Wegen der schwierigen Erschließungs- und Stellplatzsituation ist für diesen exponierten Standort eine Kerngebietsnutzung mit der Grundflächenzahl 1,0 vorgesehen.

Die Festsetzungen für den Bereich Kaiserhöft werden auf der Grundlage des Ergebnisses eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs für ein Medienzentrum getroffen. Aufgrund der besonderen Struktur des Bestandsgebäudes und der umfangreichen Umbauten die notwendig werden, um das Gebäude einer zeitgemäßen Nutzung zuzuführen, ist es zweifelhaft, ob ein Erhalt des Kaispeichers A einem privaten Investor zugemutet werden kann. Zudem würde die für eine Büronutzung unumgängliche Umgestaltung der Fassade das Erscheinungsbild des Kaispeichers in einem Maße verändern, dass es einem Neubau gleichkäme. Die Kubatur und das grundlegende Erscheinungsbild des Kaispeichers A sollen aber in jedem Fall erhalten bleiben, da der Kaispeicher an diesem weit in das Elbtal hineinwirkenden Ort mit seiner mächtigen Baumasse einen wichtigen Orientierungspunkt schafft. Daher setzt der Bebauungsplan die Gebäudekanten des Bestandsgebäudes mit Baulinien fest, um sicherzustellen, dass bei einer Neubebauung gleiche Gebäudeumgrenzungen entstehen. Die festgesetzte Geschossigkeit von 9 Geschossen entspricht im Wesentlichen der heutigen Gebäudehöhe.

Gemäß Masterplan HafenCity ist der Bereich Kaiserhöft als Hochhausstandort vorgesehen. Der Siegerentwurf des hochbaulichen Wettbewerbs ergänzt die Kubatur des Kaispeichers durch ein Hochhaus, das in die östliche Gebäudebegrenzung des ehemaligen Kaispeichers eingeschoben ist. Die gelagerte Kubatur des Kaispeichers bildet zusammen mit einem skulptural ausgeformten Hochhaus ein Ensemble, das dem exponierten Ort auf der Spitze der Kaizunge durch eine besonders signifikante Gebäudeform gerecht wird. Ein entscheidendes Kriterium für die Höhe des Gebäudes sind die Blickbeziehungen von der Lombardsbrücke im Norden der Hamburger City und über die Außenalster ausgehend von der Straße Bellevue auf die innere Stadt. Stadtbildprägend sind die Türme der Hauptkirchen der Stadt. Diese Blickbeziehungen dürfen durch das neue Hochhaus nicht beeinträchtigt werden. Für das Hochhaus sind Studien hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Stadtsilhouette durchgeführt worden. Diese Studien haben ergeben, dass das neue Hochhaus nur von der Außenalster her wahrnehmbar ist, von der Lombardsbrücke aus wird es nicht sichtbar werden. Durch das neue Hochhaus kommt es jedoch auch für den Bereich Außenalster nicht zu einer Störung der Stadtsilhouette. Der ungewöhnlich ausgeformte Gebäudekörper bereichert die Stadtansicht und schafft eine Orientierung für die neue HafenCity.

Für das geplante Hochhaus ist eine Verschattungsstudie durchgeführt worden. In einer Computer-Simulation wurden die Verschattungswirkungen für den 21. Dezember, den

21. März bzw. 21. September und den 21. Juni untersucht. Am 21. Dezember und am 21. März / September wird in den Vormittagsstunden ein Schatten auf die Kehrwiederspitzenbebauung fallen. Dieser Schatten ist aufgrund der Sonneneinstrahlung auf das Profil des Hochhauses eher schmal und wandert daher in kurzen zeitlichen Abständen über die Fassade. In den wenigen hellen Nachmittagsstunden des Dezembers tritt eine Verschattungswirkung auf die beiden Baufelder westlich der Sandtorhafenbrücke nördlich und südlich des Sandtorhafens ein. Im März / September ist die Bebauung nördlich des Sandtorhafens nachmittags kaum noch betroffen. Dafür tritt am späten Nachmittag eine Verschattung der dem Hochhaus östlich angrenzenden Bereiche auf dem Dalmannkai / Kaiserkai ein.

Am 21. Juni entsteht keine Verschattungswirkung für die Gebäude nördlich des Sandtorhafens. Ab 15.00 Uhr werden die an das Hochhaus angrenzenden Bereiche auf dem Dalmannkai / Kaiserkai nördlich der Erschließungsstraße verschattet und ab 17.00 Uhr die angrenzenden Bereiche südlich der Erschließungsstraße. Zu dieser Zeit tritt jedoch auch eine Verschattungswirkung der Innenhöfe durch die Wohngebäude selbst auf, so dass die zusätzliche Beeinträchtigung durch den Schatten des Hochhauses gering ist. Die maximale Verschattung betrifft um ca. 19.00 Uhr die drei südlichen Innenhöfe. Danach wandert der Schatten des Hochhauses weiter nach Süden in den Grasbrookhafen hinein. Insgesamt kann die Verschattungswirkung des Hochhauses als akzeptabel eingestuft werden.

Für das Hochhaus wird eine Höhe von 106 m über NN als Höchstmaß festgesetzt. Die Breite des Hochhauses wird auf 49 m begrenzt. Diese Kubatur schafft für das Hochhaus selbst eine stimmige Proportion, vermittelt ein wirkungsvolles Gegenüber zu der Baumasse des Kaispeichers und korrespondiert mit den anderen Hochpunkten am Sandtorhöft und auf dem Kehrwieder.

Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde die Höhe des Hochhauses von 103,5 m und die Breite von 48 m auf die o. g. Maße geringfügig erweitert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Gemäß der bisher geltenden Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde eine eingeschränkte Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Die östlich Kaiserhöft gelegene Platzfläche verknüpft das Kaiserhöft mit dem Wohngebiet am Dalmannkai. Darüber hinaus schafft sie eine attraktive Eingangssituation für den Kaispeicher A in Verlängerung der Brücke über den Sandtorhafen, sowie eine Aufweitung des Elbuferwanderwegs. Der Platz wurde als Kerngebiet festgesetzt damit notwendige private Stellplätze für den Kaispeicher unter der Platzfläche untergebracht werden können. Der Kaispeicher ist aus Gründen der Gebäudekonstruktion schwierig für die Unterbringung von Stellplätzen zu nutzen. Die Nutzung des Platzes durch die Öffentlichkeit ist

durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburgs gesichert (siehe auch Punkt 4.8.2). Um trotz Ausweisung der Platzfläche als private Fläche die Belegenheit des dreigeschossigen Baukörpers am südlichen Platz herstellen zu können wird abweichend von § 4 HBauO auch eine durch Baulast gesicherte Erschließung akzeptiert. (§ 2 Nummer 19). Auch eine Realteilung des umgenutzten/ erweiterten Kaispeichers in mehrere Einheiten kann aufgrund dieser Festsetzung erfolgen wenn durch Baulast sichergestellt ist, dass die Ver- und Entsorgung, der Einsatz von Rettungs- und Löschgeräten sowie der durch die jeweilige Grundstücksnutzung hervorgerufene Verkehr ohne Schwierigkeiten möglich ist.

Der Funktionsplan Dalmannkai sieht auf dem zentralen Platz östlich des Kaispeichers A ein Gebäude vor, das in der Achse der Sandtorhafenbrücke steht. Dieses Gebäude soll den Platz räumlich begrenzen und zwischen den unterschiedlichen Höhen - Hochhausbaukörper sechsgeschossige östlich anschließende Bebauung bzw. dem Kainiveau - vermitteln. Durch eine möglichst öffentlichkeitswirksame Nutzung wird eine Belebung des Platzes erwartet. Die geringe Breite des Bauwerkes stellt sicher, dass die Blickbeziehung zur Elbe gewahrt bleibt, dennoch wird dem Platz ein stadträumlich sinnvoller Abschluss zur Südseite gegeben. Der Bebauungsplan setzt mit einer Baukörperausweisung mit einer Bautiefe von 22 m und einer maximalen Geschossigkeit von drei Geschossen einen Rahmen für die zukünftige Bebauung fest. Die lichte Höhe unterhalb der 11 m tiefen Auskragungen muss mindestens 5 m betragen.

4.3. Stellplätze

Notwendige Stellplätze sind nur in Tiefgaragen bzw. Garagengeschossen unterhalb der Höhe von 7,5 m über NN zulässig. Geringfügige Abweichungen sind zulässig, wenn sie durch abweichende Straßenanschlusshöhen begründet sind, die über 7,50 m ü. NN liegen. (§ 2 Nummer 9). Mit dieser Festsetzung soll verhindert werden, dass in den Erdgeschosszonen an den Straßen und Plätzen Stellplätze untergebracht werden, die das Straßenbild beeinträchtigen würden und außerdem nicht zur gewünschten Belebung der Erdgeschosszonen beitragen könnten. Insbesondere in den Bereichen, in denen die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf 5 m über angrenzender Straßenoberkante festgesetzt ist (vgl. § 2 Nummer 5), besteht die Gefahr, dass der untere Bereich dieser erhöhten Erdgeschosszone für die Unterbringung von Stellplätzen genutzt wird. Gleichzeitig sollen geringfügige Abweichungen möglich sein, da die konkreten Straßenausbauhöhen noch nicht feststehen und die Erdgeschossebenen sicherlich Anschluss an die jeweilige Straßenoberkante finden werden.

Für den Bereich Am Sandtorkai ist die Unterbringung von Stellplätzen auf Straßenniveau

unumgänglich, da hier die Straße auf dem ursprünglichen Niveau verbleibt, Nutzungen aber aus Hochwasserschutzgründen regelhaft erst oberhalb von 7,5 m über NN zulässig sind. Somit ist die Sockelzone lediglich für Stellplätze nutzbar. Dieser Stellplatzlösung steht die Vorschrift des § 2 Nummer 9 nicht entgegen, da die Stellplätze unterhalb der 7,5 m über NN-Ebene liegen.

4.4. Gestalterische Anforderungen

§ 2 Nummer 11 Sätze 2 und 3 bestimmt, dass Staffel- und Technikgeschosse unzulässig sind. Technische Aufbauten sind ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt ist. Im Rahmen der Masterplanung und der Funktionsplanung wurden die städtebaulich angemessenen Höhen der Gebäude ermittelt. Mit der o.g. Festsetzung soll sichergestellt werden, dass diese Höhen, die im Bebauungsplan durch die Festsetzung der Geschosszahlen vorgeschriebenen sind, nicht durch Staffel- und Technikgeschosse überschritten werden. Diese ist auch einer der Gründe, weshalb in 2 Nummer 12 Satz 1 festgelegt ist, dass nur Dächer mit einer Neigung bis zu 15 Grad zulässig sind. Steiler geneigte Dächer würden größere Höhen erzeugen. Darüber hinaus soll in den neuen Quartieren der HafenCity bei aller Vielfältigkeit der Architekturen ein einheitlicher gestalterischer Rahmen bestehen. Eine Festlegung auf flache bis flachgeneigte Dächer schafft einen derartigen Rahmen.

Um den Spielraum im Bereich der Baukörper- und Fassadengestaltung nicht zu sehr einzuengen, sollen Überschreitungen der Baugrenzen in geringfügigem Umfang zugelassen werden. In § 2 Nummer 6 ist daher festgesetzt, dass eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Erker, Loggien und Sichtschutzwände bis zu einer Tiefe von 1,5 m zugelassen werden kann. Im Regelfall wird die Überbauung der Straßenverkehrsflächen erst ab einer Höhe von 3,50 m gemessen an der künftigen Straßenhöhe zulässig sein.

In den Kerngebieten sind Großwerbetafeln unzulässig. Oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses sind Werbeanlagen ausnahmsweise zulässig, wenn die Einheitlichkeit der Gesamtfassade nicht beeinträchtigt wird; oberhalb der Gebäudetraufen sind Werbeanlagen unzulässig (vgl. § 2 Nummer 12). Der restriktive Umgang mit Werbeanlagen begründet sich durch die besonderen städtebaulichen und architektonischen Anforderungen, die an das Plangebiet gestellt werden. Die Kerngebiete nehmen prominente Stellen an den Hafenbecken bzw. am Kaiserhöft ein, sind also von vielen Punkten entlang des Hafenrandes aus sichtbar. Daher muss eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch weithin sichtbare Werbeanlagen wie Großwerbetafeln und Werbeanlagen oberhalb der Gebäudetraufen vermieden werden. Die besonderen Ansprüche, die gemäß Masterplan an die architektonische Ausgestaltung der Gebäude gestellt werden müssen, beinhalten eine ein-

heitliche Fassadengestaltung. Daher sind Werbeanlagen, die außerhalb der dafür üblichen Bereiche (Erdgeschoss und erstes Obergeschoss) angebracht werden, nur ausnahmsweise zulässig, wenn sie die Einheitlichkeit der Gesamtfassade nicht beeinträchtigen.

In den mit „(B)" bezeichneten Kerngebieten und den mit „(C)" bezeichneten Allgemeinen Wohngebieten muss die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 5 m über der angrenzenden Straßenoberkante liegen (§ 2 Nummer 5). In den Erdgeschossen der Kern- und Wohngebiete an der Straße Am Dalmannkai sollen aus gestalterischen Gründen einheitlich gegenüber den Normalgeschossen überhöhte Sockelzonen entstehen, die die Gebäude horizontal gliedern und eine zukünftige flexible Nutzung der Erdgeschosszonen ermöglichen, um den Straßenraum zu beleben. (siehe Punkt 4.1.2).

4.5. Ver- und Entsorgungsflächen

4.5.1. Gasheizwerk

Nach Entscheidung des Wettbewerbs zum angrenzenden zentralen Bereich der HafenCity um den Magdeburger Hafen im Juli 2003 und der Erstellung der Leitlinien für diesen Bereich ist eine Veränderung des Straßenquerschnitts der Straße östlich des Gasheizwerks notwendig. Die Verkehrskonzeption für die Erschließung des Bereichs um den Magdeburger Hafen sieht einen mehrspurigen (wahrscheinlich vierspurigen) Ausbau der Achse im nördlichen Abschnitt und einen mehrspurigen (wahrscheinlich dreispurigen) Ausbau im südlichen Abschnitt vor. Ziel ist, den gesamten Straßenverlauf aus gestalterischen Gründen geradlinig zu führen und einheitliche Baufluchten entlang der Achse östlich des Gasheizwerks zu erhalten.

Durch die Verbreiterung der Straße wird sich der östliche Schornstein des Gasheizwerkes bis zur endgültigen Herstellung der Straße in der ausgewiesenen Straßenverkehrsfläche befinden, da die Schornsteinanlage für die Laufzeit des Betriebes des Gasheizwerkes Bestandschutz erhält. Die Umfahrung der Schornsteine wird für die Betriebsdauer des Kraftwerkes auf öffentlichen Verkehrsflächen eingeräumt. Aufgrund der geringen Entfernung der Schornsteinfundamente von der Straße muss eine Sicherung der Fundamente vor Anpralllasten hergestellt und bei der Straßenherstellung berücksichtigt werden. Solange die Schornsteinanlage in Betrieb ist, wird die Straßenverkehrsfläche durch die beschriebenen Maßnahmen eingeengt werden.

4.5.2. Abspannwerk

Zur Versorgung des neuen Quartiers mit Strom ist der Bau eines neuen Abspannwerks

erforderlich. Dieses neue Abspannwerk soll auf dem Gelände des Gasheizwerks errichtet werden. Der festgesetzte Baukörper, die Gebäudetiefe von 15 m, die maximale Gebäudehöhe von 21 m über Gelände und die GRZ von 0,9 entspricht der technischen Notwendigkeit für die Anlage. Die mit diesen Festsetzungen verbundene Kubatur des Baukörpers ist mit dem geplanten neuen städtischen Umfeld verträglich.

Aufgrund der Entscheidung, die Achse östlich des Gasheizwerkes zu verbreitern (s. Pkt. 4.5.1), wurde die östliche Baugrenze nach der 2. Auslegung um ca. 2,90 m nach Westen verschoben. Aus Sicht des Heizwerkbetreibers bestehen keine Bedenken gegen die Verkleinerung des Baufensters.

4.5.3. Unterirdisches Pumpwerk

Innerhalb der Straße Kibbelsteg wird ein unterirdisches Schmutzwasser-Bedarfspumpwerk der Hamburger Stadtentwässerung festgesetzt. Dieses Pumpwerk entwässert bei Sturmfluten den Bereich der HafenCity südlich des Sandtorhafens und westlich des Magdeburger Hafens (siehe Punkt 4.11).

4.6. Energieversorgung

Gebäude mit zentraler Warmwasserversorgung sind durch Anlagen erneuerbarer Energien zu versorgen, die 30 vom Hundert oder höherer Anteile des zu erwartenden Jahres-Warmwasserbedarfs decken. Im begründeten Einzelfall können geringe Abweichungen aus gestalterischen, funktionalen oder technischen Gründen zugelassen werden. Elektrische Wärmepumpen sind nur zulässig, wenn sie mit Strom aus regenerativen Energien betrieben werden. Dezentrale Warmwasseranlagen sind nur dort zulässig, wo der tägliche Warmwasserbedarf bei 60 °C weniger als 1 Liter je m² Nutzfläche beträgt. Der Bauherr kann diese Anforderung ausnahmsweise auch dadurch erfüllen, dass er einen langjährigen Vertrag über die Lieferung von Brauchwasser mit dem von der Stadt ausgewählten Wärmelieferanten abschließt. (vgl. § 2 Nummer 17).

Für die Warmwasserversorgung ist ein möglichst hoher Anteil an erneuerbaren Energien zu nutzen, um gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes vom 25. Juni 1997 (HmbGVBl. S. 261), geändert am 16. November 1999 (HmbGVBl. S. 255) den Anteil dieser Wärmeversorgungsart zum Schutz des Klimas und zur Reduzierung des Primärenergieverbrauches zu erhöhen. Im Einzelfall kann von der Quote von 30 v.H. um bis zu 10 v.H. nach unten abgewichen werden, sofern stadtgestalterische, funktionale oder technische Gründe dies erfordern. Anlagen erneuerbarer Energien sind zum Beispiel thermische Solaranlagen, geothermische Anlagen, Biogasanlagen und Wärmepumpen.

Der Einbau von Solaranlagen im Neubau ist immer dann sinnvoll, wenn ein nennenswer-

ter Warmwasserbedarf besteht, so dass eine zentrale Warmwasserversorgung aus energetischen Aspekten geboten ist. Dies ist in der Regel bei Wohngebäuden, Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften u.a. der Fall. Für Gebäude, die einen geringen Warmwasserbedarf haben, wie z.B. reine Geschäfts- und Bürogebäude, ist die zentrale Warmwasserversorgung aus erneuerbaren Energien nicht vorgeschrieben.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung zur Wärmeversorgung des Neubaugebietes westlich des Magdeburger Hafens sowie Ericus- und Brooktorkai wurde ein Vertragspartner ausgewählt, der die thermischen Solaranlagen zur Brauchwasserversorgung im vorgesehenen Umfang kostenneutral für die Investoren im Rahmen des Wärmelieferungsvertrages anbietet. Der geltende Wärmelieferungsvertrag zwischen Stadt und Vertragspartner sieht die Installation und den Betrieb von ca. 1.800 m^2 Solarkollektorflächen für das Ausschreibungsgebiet (Westliche HafenCity incl. Brooktorkai) vor. Die Solarkollektorflächen werden im Rahmen von Einzelverhandlungen zwischen Vertragspartner und Bauherren festgelegt.

Für die Bauvorhaben ist ausnahmsweise gem. § 2 Nummer 17 (2) unabhängig vom grundstücksbezogenen Nachweis des Anteils der erneuerbaren Energien an der Warmwasserversorgung möglich, durch Abschluss eines langjährigen Vertrages über die Lieferung von Brauchwarmwasser mit dem von der Stadt ausgewählten Wärmelieferanten die Anforderungen im Sinne des Klimaschutzgesetzes zu erfüllen.

Für die Beheizung und die Bereitstellung des übrigen Warmwasserbedarfs ist die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen, sofern nicht Brennstoffzellen zur ausschließlichen Wärme- und Warmwasserversorgung eingesetzt werden (vgl. § 2 Nummer 18). Zur Vermeidung von Schadstoffimmissionen und um den Anforderungen nachhaltiger städtebaulicher Entwicklung und den Zielsetzungen des Hamburgisches Klimaschutzgesetzes zu entsprechen, wird für das Plangebiet die Festsetzung getroffen, dass die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen ist. Die Festsetzung erlaubt auch den Einsatz energetisch effizienter Wärmepumpen, die mit Strom aus regenerativen Energien betrieben werden, sofern der restliche Wärmebedarf durch das Wärmenetz abgedeckt wird.

4.7. Erschließung

4.7.1. Straßenverkehr

Das Plangebiet wird über die Straßen Am Sandtorkai, Dalmannstraße, Am Dalmannkai und den neu auszubauenden Kibbelsteg erschlossen. Eine Ausweitung des Kibbelstegs auf 32,1 m an der Einmündung in die Straße Am Sandtorkai gewährleistet die Unterbringung einer Brücke zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen und einer Rampe zur west-

lich gelegenen MK-Fläche aus Hochwasserschutzgründen.

Die Straße Am Sandtorkai (Flurstücks 1285) wird nach Süden verbreitert, um zusätzlich zum heute schon vorhandenen Parkstreifen eine Radweg im Zweirichtungsverkehr und einen Fußweg in angemessener Breite unterzubringen.

Der Kibbelsteg wird als hochwassergeschützte Feuerwehrzufahrt die Erreichbarkeit des Plangebiets im Katastrophenfall sicherstellen. Er verläuft ausgehend von der Hochwasserschutzanlage Bei den Mühren über den Zollkanal und schließt im Bereich Grasbrookhafen wieder an hochwassergeschütztes Niveau an.

Die Kaizunge zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen wird durch eine neue Straße erschlossen, die östlich des Kaispeichers A über die bestehende Klappbrücke an die Straße Am Sandtorkai angebunden wird. Festgesetzt wird dafür eine Straßenverkehrsfläche von 18,5 m Breite. Dafür wird die Straße Am Dalmannkai westlich des Kibbelstegs in ihrer jetzigen Lage aufgegeben. Im Bereich des zentralen Platzes sind westlich und östlich der Spielplatzfläche Straßenverkehrsflächen mit einer Breite von 5 m ausgewiesen, die die Erschließung der Baukörper westlich und östlich des Platzes sicherstellen sollen. Diese Flächen sollen lediglich den Fußgängern und Radfahrern dienen. Südlich der Klappbrücke am Dalmannkai ist ein Steuerungsgebäude in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche vorhanden.

Die Sammelstraße nördlich (Dalmannstraße) des Gasheizwerks mit 18,5 m Breite wird in Zukunft die Anbindung des Plangebiets an die Haupterschließungsstraßen der HafenCity gewährleisten und dient auch der Erschließung des Gasheizwerks. Nach Entscheidung des Wettbewerbs zum angrenzenden zentralen Bereich der HafenCity um den Magdeburger Hafen im Juli 2003 und der Erstellung der Leitlinien für diesen Bereich ist eine Veränderung des Straßenquerschnitts der Straße östlich des Gasheizwerks notwendig. Die Verkehrskonzeption für die Erschließung des Bereichs um den Magdeburger Hafen sieht einen mehrspurigen Ausbau dieser Achse als Hauptverkehrsstraße im nördlichen Abschnitt und einen gegenüber dem nördlichen Abschnitt verringerten mehrspurigen Ausbau als Sammelstraße im südlichen Abschnitt vor. Sie hat u.a. Erschließungsfunktion für das Überseequartier, den Bereich um den Strandkai und dient als Hauptzufahrtsstraße zum Kreuzfahrtterminal. Ziel ist, den gesamten Straßenverlauf aus gestalterischen Gründen geradlinig zu führen und beidseitig einheitliche Baufluchten entlang der Straßenachse zu erhalten. Es ist notwendig die Straßenbegrenzungslinie überwiegend nach Westen zu verschieben, um die Ausdehnung des Überseequartiers, das den Kernbereich der HafenCity bildet und dessen Ausdehnung nach Osten durch das Hafenbecken des Magdeburger Hafens begrenzt ist, nicht einzuschränken.

Die Verbreiterung der Straße von 17,50 m auf 27,30 m bedeutet gegenüber der Fassung

bis zur 3. Auslegung eine Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie im Mittel um ca. 6,60 m nach Westen und ca. 3,20 m nach Osten

Südlich des Gasheizwerks, nördlich der neuen Parkanlage soll eine Anliegerstraße in 6,5 m bis 11,5 m Breite für die daran nördlich angrenzenden Baufelder entstehen.

4.7.2. ÖPNV

Die flächige Erschließung des Plangebietes wird durch ein die U-Bahnlinie (s. Pkt 3.2.5) ergänzendes Busangebot geleistet werden. Durch die Busbedienung wird während der einzelnen Entwicklungsphasen, auch bevor die U-Bahn in Betrieb gehen wird, ein flexibel angepasstes, attraktives Angebot sichergestellt werden.

4.7.3. Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

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

Die öffentlichen Freiflächen im Plangebiet sind überwiegend als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Fußgänger- und Radfahrerbereich - festgesetzt worden, um die öffentliche Zugänglichkeit dieser städtischen Räume und ihre qualitativ hochwertige Gestaltung sicherzustellen. Sie sollen ausschließlich als Fußgänger- und Radfahrerbereiche dienen, damit eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht und unterschiedliche Aktivitäten wie spazieren gehen, spielen, vor einem Café sitzen etc. störungsfrei möglich sind.

Promenaden

Die Promenaden entlang des Sandtor- und Grasbrookhafens sind integraler Bestandteil der Freiflächenerschließung des Gebiets und erster Abschnitt des überörtlichen und für diesen Abschnitt neu zu entwickelnden Elbuferwanderweges. Neben der Nutzung als öffentliche Räume am Wasser dienen die Promenaden auch als Schauwege für die Instandhaltung der Kaimauern und übernehmen zum Teil Erschließungsfunktion für den Sportboothafen und den Traditionshafen.

Am Sandtorkai ist eine Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung von 5 m Breite festgesetzt. Zusammen mit den im überbauten Bereich festgesetzten Auskragungen wird damit ein typisch Hamburgisches Gestaltungsmerkmal des öffentlichen Raums am Wasser aufgenommen und gesichert.

Die Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung am Dalmannkai ist im Mittel 10 m bis 14 m breit. Die Promenade am Dalmannkai wird den zukünftigen Elbuferwanderweg aufnehmen. Der notwendige und repräsentative Charakter für diese Wegeverbindung soll durch Struktur und Material sowie durch eine Bepflanzung mit großkronigen Bäumen erreicht werden. Die ausgewiesene Breite ist zur Sicherung der übergeordneten Verbindungsfunktion erforderlich.

Am Kaiserkai ist die Promenade aufgrund der geplanten städtebaulichen Struktur und technischer Notwendigkeiten 11 m breit. Der Kaiserkai soll Liegeplatz für größere Schiffe des im Sandtorhafen geplanten Traditionshafens werden.

Die Promenaden südlich und westlich des Kaiserhöfts sind ebenfalls als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, um diese prominenteste Stelle des Plangebiets mit direkter Blickbeziehung zum Hafen und dem nördlichen Elbufer der Öffentlichkeit dauerhaft zugänglich zu halten. Die Breite der Promenadenflächen begründet sich mit der Notwendigkeit der Zugänglichkeit der Kaimauerkonstruktion (Rückverankerungen etc.) und gewährleistet, dass keine zusätzlichen Lasten durch Überbauung in die Konstruktion eingebracht werden. Diese Festsetzung vermeidet hohe Umbaukosten an den Kaimauern. Der Kaiserhöft soll aufgrund seiner einmaligen Lage und Fernsichtmöglichkeit als Aussichtspunkt gestaltet werden.

Wasserplätze

An den Stirnseiten der Hafenbecken sind Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit einer Breite von 15 m bzw. 20 m festgesetzt worden, um die öffentliche Zugänglichkeit und städtebauliche Qualität dieser Übergänge zwischen Stadt und Hafenbecken zu sichern. Diese Bereiche können auch Erschließungsfunktionen für Traditionshafen und Sportboothafen übernehmen.

Für die Gestaltung dieser Freiflächen unter Einbeziehung der Grün- und Wasserflächen des Planungsgebietes wurde in 2002 ein internationaler freiraumplanerischer Wettbewerb unter Beteiligung von Künstlern durchgeführt. Der durch die Jury im Dezember 2002 prämierte Entwurf zeichnet sich durch eine großzügige Gestaltung der Platz und Promenadenbereiche vor Kopf des Sandtor- und Grasbrookhafens unter Einbeziehung der Wasserflächen und der Grünflächen – Parkanlagen aus. Besonderes Thema dieses Entwurfes ist die Vermittlung zwischen Land- und Wasserflächen durch Terrassenanlagen an

den Hafenköpfen, die sich zum Teil in bei Flut überspülten Höhenlagen befinden.

Zusammen mit dem Kibbelsteg kommt den Flächen an den Stirnseiten der Hafenbecken im Rahmen der entstehenden Freiraumachse von der Straße Am Sandtorkai bis an die Elbe eine besondere Bedeutung zu. Hier kann kurzfristig eine Abfolge von öffentlichen Räumen entstehen, die mit ihren Parks, Promenaden, den Stufenanlagen in die Hafenbecken sowie Ausblicken auf die Elbe repräsentativ ist für die gesamte HafenCity.

4.7.4. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Das festgesetzte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht östlich des Kaispeichers A umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten sowie die Befugnis der Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sind zulässig. Nutzungen, welche die Herstellung beziehungsweise Verlegung sowie Unterhaltung unterirdischer Leitungen beeinträchtigen können, sind unzulässig (§ 2 Nummer 15).

Dieser Bereich soll ein zentraler öffentlicher Platz für die westliche HafenCity in der Eingangssituation zur Kaizunge Dalmannkai werden und entsprechend von Fußgängern und Radfahrern gequert werden. (siehe auch Punkt 4.2.4). Darüber hinaus soll eine Erschließung des Sportboothafens im Grasbrookhafen über diese Fläche möglich sein. Gleichzeitig sollen notwendige private Stellplätze für den Kaispeicher A unterhalb dieser Fläche untergebracht werden. Um allen Anforderungen gerecht werden zu können wurde die Fläche als Baugebiet ausgewiesen und mit einem Geh, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg belegt.

Die festgesetzten Geh- und Fahrrechte südlich der Straße Am Sandtorkai umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Geh- und Radweg und eine Zufahrt für Rettungsfahrzeuge anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Geh- und Fahrrechten können zugelassen werden (§ 2 Nummer 14). Die Geh- und Fahrrechte südlich der Straße Am Sandtorkai werden festgesetzt, um die Rettungsweganbindung im Hochwasserfall sicherstellen zu können. Der Geh- und Radweg entlang der Straße Am Sandtorkai wird in einer räumlich beengten Situation neben den Garagen geführt. Um alternativ einen attraktiveren Geh- und Radweg anbieten zu können, soll eine allgemeine Zugänglichkeit der eingeschossigen Zwischenbaukörper und der Gebäudedurchfahrten ermöglicht werden. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Geh- und Fahrrechten können zugelassen werden.

Die festgesetzten Geh- und Leitungsrechte südlich der Straße Am Dalmannkai und nördlich Parkanlage umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen all-

gemein zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten sowie die Befugnis der Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Geh- und Leitungsrechten können zugelassen werden. Nutzungen, welche die Herstellung, Verlegung sowie Unterhaltung unterirdischer Leitungen beeinträchtigen können, sind unzulässig (§ 2 Nummer 15). Die festgesetzten Geh- und Leitungsrechte zwischen den Baublöcken südlich der Erschließungsstraße Dalmannkai sollen die Durchlässigkeit von der Straße zu der Promenade Dalmannkai für die Öffentlichkeit erweitern. Zusätzlich besteht die Befugnis der Hamburger Stadtentwässerung, unterirdische öffentliche Sielanlagen herzustellen und zu unterhalten, ferner die Befugnis für Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Geh- und Leitungsrechten können zugelassen werden. Das festgesetzte Geh- und Leitungsrecht südlich der Grasbrook-Bebauung sichert die Zugänglichkeit von Flächen, die für private Stellplätze und Vorfahrten benötigt werden, aber gleichzeitig Bestandteil einer durchgängig öffentlich nutzbaren Platzfläche sein sollen.

Das festgesetzte Leitungsrecht südlich des Gasheizwerks umfasst die Befugnis der Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Leitungsrecht können zugelassen werden. Nutzungen, welche die Herstellung, Verlegung sowie Unterhaltung unterirdischer Leitungen beeinträchtigen können, sind unzulässig (§ 2 Nummer 16). Für den bestehenden Fernwärmetunnel, der von dem ehemaligen Heizkraftwerk Hafen aus über das Gelände des Gasheizwerkes verläuft, ist ein Leitungsrecht festgesetzt worden.

4.8. Öffentliche Grünflächen

4.8.1. Spielplatz

Auf der Kaizunge zwischen Kaiser- und Dalmannkai soll ein Quartiersplatz entstehen. Dieser Platz soll als zentraler Treffpunkt für Bewohnerinnen und Bewohner dienen und sowohl von Kindern als auch Jugendlichen bespielt werden. Spiel- und Freizeitangebote sollen in eine städtisch geprägte Platzfläche integriert werden. Zur planungsrechtlichen Absicherung ist eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz in einer Größe von ca. 2.000 m² festgesetzt. Die Fläche steht in einem direkten räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den vielfältigen Milieus und Freiraumangeboten der Promenaden des Dalmann- und Kaiserkais. Sie deckt zusammen mit den Spiel- und Freizeitangeboten der gewässerbezogenen Promenaden den Spielflächenbedarf der ca. 800 bis 900 Wohnungen der Wohngebiete Am Sandtorkai und Dalmannkai ab. Ziel ist, aus der Vernetzung von maritim geprägten Plätzen und Promenaden ein insgesamt hoch attrakti-

ves Angebot im Wohnumfeld für Kinder und Jugendliche zu entwickeln, das auch zur Verbindung des Quartiers mit dem angrenzenden Umfeld der Altstadt / Cremon beiträgt.

4.8.2. Parkanlage

Südlich des Kerngebiets Grasbrook ist eine Parkanlage der Freien und Hansestadt Hamburg festgesetzt. Sie soll als nutzbarer Freiraum im hoch verdichteten, durch Arbeitsstätten und Tourismus geprägten städtischen Gefüge gestaltet werden. Als ordnende Fläche im Kontext der unterschiedlichen angrenzenden Quartiere trägt sie maßgeblich zur Orientierung und Identifikation des Ortes an der Stirnseite des Grasbrookhafens bei und verbindet diesen visuell mit dem zukünftigen Zentrum am Magdeburger Hafen. Im Bereich der Parkanlage ist ein U-Bahn-Ausgang vorgesehen.

4.9. Hochwasserschutz

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

Zu jeder Phase der gebietsweisen Entwicklung der HafenCity ist eine Anordnung von Feuerwehrzufahrten erforderlich, durch die auch während der einige Stunden dauernden Sturmflut eine Zugänglichkeit jedes Einzelgebiets für Rettungsfahrzeuge und Krankentransporte gewährleistet ist. Für den Bebauungsplanabschnitt HafenCity 1 ist in einer ersten Phase in der Achse Kibbelsteg eine hochwassergeschützte Feuerwehrzufahrt über den Zollkanal bis hinter die Hauptdeichlinie Bei den Mühren hergestellt worden. In einem nächsten Realisierungsabschnitt der HafenCity soll eine zweite hochwassergeschützte Feuerwehrzufahrt von der Oberbaumbrücke über den Brooktorkai, die „Neue Achse Ost" und die verlängerte Versmannstraße entstehen. Diese wird auch durch den Individualverkehr zu nutzen sein.

Das Konzept zum Schutz der Baugebiete vor extremen Sturmfluten sieht vor, bestimmte Flächen auf eine Höhe von mindestens 7,5 m über NN aufzuhöhen. In einigen durch Wellenschlag besonders gefährdeten Bereichen können zusätzliche Maßnahmen für den Hochwasserschutz bis zu einer Schutzhöhe von 8,4 m über NN erforderlich sein. Diese besonderen Maßnahmen für den Hochwasserschutz sind Teil der privaten Baumaßnah-

men und sind – soweit es sich um abgrenzbare Vorhaben handelt – in der Regel nach § 55 des Hamburgischen Wassergesetzes planfeststellungs- bzw. genehmigungsbedürftig. Die am 1. Juli 2002 in Kraft getretene Flutschutzverordnung-HafenCity enthält zudem Regelungen für den Bau sowie den Betrieb und die Unterhaltung dem Sturmflutschutz dienender Anlagen und Einrichtungen; darüber hinaus enthält die Verordnung organisatorische Regelungen zum Schutz vor Sturmfluten (siehe Punkt 3.1.3.3).

Die hochwassergefährdeten Bereiche sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Für diese Bereiche ist entweder eine Geländehöhe von mindestens 7,5 m über NN festgesetzt oder – im Bereich Am Sandtorkai – eine Höhe der baulichen Anlagen von 7,5 m bis 8,1 m über NN als Mindest- und Höchstmaß (siehe Punkte 4.1.1 und 4.2.1). Abweichungen von der gekennzeichneten Abgrenzung zwischen hochwassergeschützten und hochwassergefährdeten Bereichen sind im Wege der Detailplanung und Bauausführung für die Straßen, Promenaden und Plätze zu erwarten.

Die derzeitigen Höhen der Flächen Am Sandtorkai liegen zwischen 4,5 m über NN an der Kaikante und 4,7 m über NN an der Gehwegkante. Die Flächen sind damit am tideoffenen Gewässer bei Sturmflut gegen Überflutung nicht geschützt. Aufgrund der Kaimauernkonstruktion und des Grundstückszuschnittes ist ein wie eine Warft wirkendes Sockelgeschoss mit einer Höhe von mindestens 7,5 m über NN vorgesehen. Dieses soll geeignet sein, zu einem späteren Zeitpunkt in einer durchgehenden Schutzlinie der HafenCity (mit Sperrwerken und Gatts) eingebunden zu werden. Ein ebenerdiger Durchlass in der Verlängerung der Achse Auf dem Sande ist dabei möglich. Das Sockelgeschoss muss im Rettungsfall durchgängig von der Feuerwehr erreich- und nutzbar sein. Dafür ist eine für Fahrzeuge der Feuerwehr (bis 30 t) befahrbare Trasse auf dem Sockelgeschoss zu schaffen, mit einer Mindestbreite von 3 m sowie einer Mindestdurchfahrtshöhe von 3,5 m. Diese wird vom Kibbelstieg aus angeschlossen werden und muss am westlichen Ende auf dem Sockel eine Wendemöglichkeit erhalten.

An den Rändern der hochwassergefährdeten Bereiche sind zum Zwecke des Hochwasserschutzes soweit erforderlich zusätzliche besondere bauliche Maßnahmen vorzusehen (vgl. § 2 Nummer 10). Diese Festsetzung gilt für Bereiche, die Wind und Wellen zugewandt sind, so dass am Rand der hoch liegenden Flächen ergänzende Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Der Bebauungsplan sieht aus den o.g. Gründen außerdem vor, dass bei der Berechnung der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse als Bezugsebene eine Höhe von 7,5 m über NN anzusetzen ist (vgl. § 2 Nummer 8). Unterhalb dieser Ebene sind im Einzelfall Nutzungen entlang des Randes der Sockelgeschosse vorstellbar, sofern dies nach der Flutschutzverordnung-HafenCity zugelassen wird. Diese müssen jedoch gesondert und einzeln ge-

gen Hochwasser und Treibgut geschützt werden. Zu den dahinter liegenden Räumen des Sockelgeschosses (z.B. Tiefgarage) muss eine wasserdichte geschlossene Wand vorhanden sein. Die Belieferung muss von der Kaizone aus erfolgen.

4.10. Wasserflächen

Die Wasserflächen der Becken des Sandtorhafens und des Grasbrookhafens werden nachrichtlich übernommen.

- Geplante Hafennutzungen

Gemäß Masterplan ist vorgesehen, dass im Sandtorhafen ein Traditionsschiffhafen entsteht, im Grasbrookhafen soll ein Sportboothafen gebaut werden.

Im Rahmen der Umstrukturierung der jetzigen Hafengebiete zu Arbeits-, Wohn- und Freizeitbereichen soll durch das Angebot für einen Sportboothafen eine attraktive Nutzung der Wasserflächen im Grasbrookhafen angeboten werden und dem Bedarf an zusätzlichem Raum für Liegeplätze in Hamburg entsprochen werden. Ein Traditionshafen im Sandtorhafen soll ein zusätzliches Attraktivitätselement für die Freizeitbereiche in der HafenCity schaffen. Das Spektrum der in Hamburg ausgestellten Schiffe kann mit dem Anlegen eines Traditionshafens erweitert werden, gleichzeitig wird der historischen Hafennutzung an diesem Ort Rechnung getragen. Innerhalb des Gesamtkonzeptes sind diese Hafennutzungen gemäß Masterplanung Voraussetzung für das Entstehen einer maritimen Atmosphäre im westlichsten Bereich der HafenCity.

Für die im Sandtorhafen und Grasbrookhafen geplanten Hafennutzungen ist eine wasserrechtliche Benutzungsgenehmigung gem. § 15 HWaG notwendig. Dieses Verfahren hat nicht die Konzentrationswirkung einer wasserrechtlichen Planfeststellung oder Genehmigung. Dieser Genehmigung können aber zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm entsprechende Auflagen beigefügt werden; die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind zu beachten bzw. einzuhalten.

- Umsetzung des Ergebnisses des freiraumplanerischen Wettbewerbes

Die beabsichtigte Umgestaltung des Grasbrook- und Sandtorhafens wird auf Grundlage des prämierten Entwurfs des freiraumplanerischen Wettbewerbes (2002) vorgenommen. Dies betrifft die Ufer und Köpfe der Hafenbecken. Im Zuge der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses werden Teile der im Tidebereich der Elbe gelegenen Ufer- und Wasserflächen des Sandtorhafens und des Grasbrookhafens aufgeschüttet und das Relief verändert, so dass die geplanten Anlagen (Terrassen, Treppen, Rampen etc.) zum Teil auf den heutigen Wasserflächen liegen werden. Die Planung wird in Abschnitten über ein wasserrechtliches Verfahren umgesetzt, in dem die ausgleichs- bzw. ersatzpflichtigen Be-

lange berücksichtigt werden. Gewässerökologisch wirksame Maßnahmen (z.B. unter den Pontons hängende Steinkörbe, Hölzer im Unterwasserbereich) werden entsprechend der gestalterischen Zielsetzung des Freiraumentwurfes berücksichtigt. Der Ausgleich für den Verlust von Röhrichtflächen im Sandtorhafen, die innerhalb der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen Wasserflächen liegen, erfolgt im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens.

Zum besseren Verständnis werden im groben Umriss die Flächen, auf denen der Freiraumentwurf umgesetzt werden soll, als „Fläche für vorgesehene Wasserwirtschaftsmaßnahme" unverbindlich vorgemerkt.

- Bereits ausgeführte Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen wasserrechtlicher Verfahren

1) Um eine städtebaulich definierte Kante in einer hochwassergeschützten Höhenlage von mind. 7,50 m über NN am Kopf des Grasbrookhafens durch den Ausbau des Kibbelstegs zu erzielen, wurde das Hafenbecken des Grasbrookhafens teilweise zugeschüttet. Die wasserrechtliche Genehmigung wurde erteilt. Im Genehmigungsbescheid sind für den Verlust von Röhrichten und Flachwasserbereichen als gewässerökologisch kompensierende Maßnahmen im Grasbrookhafen eine „Unterwasserberme" und eine Schilfanpflanzung an anderer Stelle der HafenCity festgelegt worden (s. Seite 50 f).

2) Die historische Kaimauer am Nordufer des Sandtorhafens wurde unter Erhalt des historischen Pfahlrostes erneuert. Im Zuge des wasserrechtlichen Verfahrens wurde u.a. für die Verbesserung der aquatischen Lebensräume die Freilegung des Pfahlrostes von angespülten Sedimenten vorgeschrieben und dieses als kompensatorische Maßnahme durchgeführt.

4.11. Entwässerung

Niederschlagswasserableitung

Durch die Umstellung des Plangebiets von Mischsystem auf Trennsystem gelangt zukünftig kein Niederschlagswasser vom Gebiet der HafenCity mehr ins Kuhmühlenstammsiel (innerstädtisches Mischwassersielnetz). Dabei ist das in der HafenCity anfallende Niederschlagswasser nach Möglichkeit direkt (oder wenn nicht anders möglich über Regenwassersiele) in die nächstliegenden Gewässer (Elbe und Hafenbecken) abzuleiten Die vorhandenen Mischwassersiele werden weitestgehend außer Betrieb genommen.

Das auf der mit „(A)" bezeichneten Fläche des Kerngebiets anfallende Niederschlagswasser ist direkt in die Elbe / den Sandtorhafen abzuleiten (§ 2 Nummer 27). Diese Festsetzung wurde nach der zweiten öffentlichen Auslegung neu aufgenommen, weil nur die mit

„(A)" bezeichnete Fläche eine unmittelbare Belegenheit zur Elbe / zum Hafenbecken besitzt. Allen anderen Flächen sind Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vorgelagert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Gemäß § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde eine eingeschränkte Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Schmutzwasserableitung

Das in der HafenCity anfallende Schmutzwasser (SW) wird im Normalfall über Schmutzwassersiele zum Kuhmühlenstammsiel in der Straße Am Sandtorkai abgeleitet. Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser kann sicher und schadlos abgeleitet werden. Das Stammsiel wird bei einem vorhergesagten Hochwasserstand ab 4,4 m über NN an zwei Punkten hinter der Hauptdeichlinie abgeschiebert, da es im Bereich der Straße Am Sandtorkai nicht hochwassergeschützt ist (Straßenhöhe ca. 4,4 m über NN). Ab diesem Wasserstand dürfen, außer in den Bereichen an der Straße Am Sandtorkai, keine zusätzlichen Schmutzwassermengen eingeleitet werden. Das unterirdische Schmutzwasser-Bedarfspumpwerk soll nur im Sturmflutfall das aus der HafenCity anfallende Schmutzwasser über eine Druckleitung, die an die geplante Kibbelsteg-Brücke gehängt wird, ins hydraulisch leistungsfähige Mischwassersiel „Bei den Mühren" pumpen.

Um einen größtmöglichen Anteil versickerungsfähiger Flächen, über die das Niederschlagswasser in den Boden eindringen und dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt kann zu erhalten, ist die Herstellung von Geh- und Fahrwegen sowie von ebenerdigen Stellplatzflächen in Baugebieten mit luft- und wasserdurchlässigem Aufbau festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 21). Somit kann zumindest ein Teil der Versickerungsfähigkeit befestigter Flächen erhalten werden, die bei einer Befestigung von Wegen und Platzflächen mit Materialien, die eine vollständige bzw. weitgehende Bodenversiegelung bewirken, wie z.B. Asphalt, Beton, Pflaster mit geringem Fugenanteil oder Fugenverguss verloren gehen würden. Mit dieser Festsetzung ist auch sichergestellt, dass das Niederschlagswasser das Wurzelwerk der Pflanzen erreicht und nicht sofort wieder über versiegelte Flächen zum Vorfluter abgeführt wird.

4.12. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

4.12.1. Baumschutz

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

4.12.2. Begrünungsmaßnahmen

Baugebiete

Nicht überbaubare Grundstücksflächen sind mit einem Anteil von mindestens 50 v. H. zu begrünen. Diese Flächen sind mit Bäumen zu bepflanzen: Für je 150 m² dieser Fläche ist mindestens ein kleinkroniger Baum oder für je 300 m² dieser Fläche ein großkroniger Baum zu pflanzen (§ 2 Nummer 20). Für die Baugebiete sind zur Gliederung und Ausgestaltung der Freiraumsituation und der Biotopstruktur Vorschriften zur Mindestbegrünung der Grundstücksflächen festgesetzt. Diese Festsetzungen eines Mindestbegrünungsanteils tragen zur unmittelbaren Wohn- und Arbeitsplatzumfeldverbesserung bei und es wird eine größtmögliche Begrünung des bislang vegetationsarmen Gebiets ermöglicht. Die Neupflanzung von Bäumen soll eine Durchgrünung des Quartiers gewährleisten und zur Stabilisierung des Kleinklimas beitragen, in dem Temperaturextreme durch eine Vegetationsbedeckung gemildert werden, Stäube und Schadstoffe ausgekämmt und der Wasserabfluss verzögert wird. Dies dient auch dem naturschutzrechtlichen Ausgleich. So sind durch eine geringere Verdunstung und eine stärkere Beschattung ausgeglichenere Temperaturverhältnisse zu erzielen und die Aufheizeffekte versiegelter Flächen werden gemildert.

Tiefgaragen

Auf den mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen in Baugebieten soll durch die Festsetzung einer Mindeststärke für den Substrataufbau die Anpflanzung ökologisch und gestalterisch wirksamer Vegetation sichergestellt werden. Zur Realisierung einer angemessenen Freiraumgestaltung der überwiegend durch Tiefgaragen unterbauten gemeinschaftlichen Grün- und Freiflächen in den verdichteten Wohngebieten, z. B. für erdgeschossbezogene Gärten, erfolgt die Festsetzung einer für den jeweilig anzuwendenden Begrünungszweck erforderlichen Mindestüberdeckung.

Tiefgaragen sind mit einem 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Bäume angepflanzt werden (§2 Nummer 24) muss auf einer Fläche von 16 m² je Baum die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 80 cm betragen (§ 2 Nummer 22).

Der durchwurzelbare Substrataufbau von 50 cm Stärke ermöglicht Sträuchern und Stauden geeignete Wuchsbedingungen. Für Bäume ist der Substrataufbau von mindestens 80 cm Stärke auf einer Fläche von 16 m² notwendig, um ein Mindestmaß durchwurzelbaren Bodens für die Standsicherheit und Wasserverfügbarkeit sicherzustellen. Mit der Festsetzung soll eine langfristige Entwicklung und eine angemessene Rückhaltung pflanzenver-

fügbaren Wassers gesichert werden, um Vegetationsschäden in Trockenperioden zu vermeiden. Darüber hinaus werden Ersatzlebensräume geschaffen, die zur Kompensation beitragen und die bessere Einbindung der mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen in den Freiraum ermöglichen. Die Mindeststärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von 50 cm für Stauden und Sträucher und von 80 cm für festgesetzte Baumstandorte auf den nahezu vollständig mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen trägt einerseits dem im Masterplan HafenCity dargelegten Zielen zur qualitativ hochwertigen Grünausstattung der Quartiere durch differenzierte Substratstärken Rechnung, andererseits wird dem baulichen Aufwand für die statische Bewältigung der Traglasten auf den Tiefgaragen Rechnung getragen.

Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde die Festsetzung in § 2 Nummer 22 geändert, um die statisch zu bewältigenden Traglasten auf Tiefgaragen zu mindern. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Gemäß der bisher geltenden Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde eine eingeschränkte Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Ebenerdige Stellplatzanlagen

Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen (§ 2 Nummer 23). Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist zur gestalterischen Aufwertung des Erscheinungsbildes und zur Schaffung eines ökologisch wirksamen Grünvolumens sowie zur Reduzierung des Aufheizeffektes je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen.

Bindungen zur Entwicklung der Grünstruktur

Für festgesetzte Anpflanzungen sind standortgerechte einheimische Laubbäume zu verwenden. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume einen Stammumfang von mindestens 14 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen (§ 2 Nummer 24). Um die Anpflanzungen optimal zu entwickeln und Nahrungsgrundlage sowie Lebensräume für die heimische Tierwelt zu bieten, sind standortgerechte einheimische Laubbäume und Sträucher zu verwenden. Diese Bestimmung dient dem Ziel, eine stadtökologisch wirksame Anreicherung des Naturhaushaltes und landschaftsgestalterisch optimale Einbindung zu erreichen. Standortgerechte und einheimische Pflanzenarten bieten neben ihren sonstigen bioklimatischen Funktionen einheimischen Tierarten einen nachhaltigen Lebensraum. Blühende und fruchtende einheimische Gehölze bieten Insekten und Vögeln Lebensgrundlagen, sichern die natürliche Nahrungskette und dienen daher auch unmittelbar dem Artenschutz.

Im Kronenbereich der zu pflanzenden Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von 12 m²

je Baum anzulegen (§ 2 Nummer 25). Die im Kronenbereich zu pflanzender Bäume als offene Vegetationsfläche anzulegende mindestens 12 m² große Fläche, sichert dem Baum eine gesunde und langfristige Entwicklungsmöglichkeit durch Nährstoff-, Luft- und Wasserzufuhr.

Die Festsetzungen Nummer 20 bis 25 finden auf den mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen östlich des Kaispeichers A keine Anwendung (§ 2 Nummer 26).

Nach der zweiten öffentlichen Auslegung wurde diese Festsetzung neu aufgenommen. Der auf Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Media City Port entwickelte Freiraumentwurf sieht eine steinern gefasste Platzfläche ohne Bäume und relevanten Pflanzenbewuchs auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen östlich des Gebäudes vor. Der Nachweis der privaten Stellplätze ist aufgrund der beengten Topografie nur möglich, wenn die zu unterbauende Fläche ab dem hochwassergeschützten Niveau vollständig für die Tiefgaragennutzung ausgenutzt werden kann. Daher ist auch eine Andeckung der Tiefgaragen mit durchwurzelungsfähigen Substraten und die damit verbundene Wasserrückhaltung nicht möglich. Diese Ausnahme von dem für die privaten Bauflächen ansonsten geltenden Begrünungsgeboten begründet sich ferner aus der Darstellung des Masterplanes HafenCity, in dem der Kaispeicher A als Standort Besonderer Bedeutung gekennzeichnet ist. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Gemäß der bisher geltenden Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 3 des Baugesetzbuchs wurde eine eingeschränkte Bürgerbeteiligung durchgeführt.

4.13. Geruchsemissionen und -immissionen

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet befindet sich zurzeit noch ein Betrieb, der Kaffee veredelt, lagert und umschlägt. Die Geruchsemissionen bewirken eine Beeinträchtigung der künftigen Bewohner und stehen einer Ausweisung von Wohnbauflächen in der Nachbarschaft entgegen. Deshalb wurde durch den Senat im Mai 2002 beschlossen den Betrieb an eine andere Stelle im Hafengebiet zu verlagern (Drucksache Nr. 2002/0503). Durch Verträge ist die Verlagerung sichergestellt. Der Betrieb wird noch bis 31.12.2004 bestehen, die Verlagerung des Betriebes in den südlichen Hafen soll bis 31.07.2005 abgeschlossen sein.

Geruchsemissionen anderer Betriebe im Umfeld können vernachlässigt werden.

4.14. Lärmemissionen und -immissionen

Für das Plangebiet wurden in den Jahren 2000 bis 2003 lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt, in denen die Lärmimmissionen unterschiedlicher Lärmquellen errechnet wurden; dies betrifft Verkehrslärm (Straße, Schiene, Schiff), sowie Industrie- und Gewer-

belärm (Hafengebiet auf der Südseite der Norderelbe, Betriebe im Umfeld des Plangebiets (Heizwerk, Kaffeelager) und Freizeitlärm (geplanter Traditionsschiff- und Sportboothafen). Die Berechnungen erfolgten nach den Berechnungsvorschriften RLS 90, Schall 03, VDI-RL 2571 in Verbindung mit VDI-RL 2714 und 2720-Blatt 1.

Industrie- und Gewerbelärm

Durch das südlich angrenzende Hafengebiet mit verschiedenen Lärmquellen, wie Produktionslärm und Lärm aus dem Güterumschlag, ist das Bebauungsplangebiet mit Lärm vorbelastet, so dass für die zukünftigen Bewohner von einer gewissen Duldungspflicht auszugehen ist. Bei der Bewertung des vom Südufer der Norderelbe ausgehenden Industrie- und Gewerbelärms sind die Werte der TA-Lärm heranzuziehen, da diese Werte von den ansässigen Betrieben ausgeschöpft werden können. Geht man von diesen in Industriegebieten zulässigen Werten aus, würden nachts theoretisch erhebliche Überschreitungen im gesamten Plangebiet auftreten, die über den zu duldenden Größen liegen würden. Lärmtechnische Untersuchungen haben ergeben, dass die theoretischen Werte zwar deutlich unterschritten werden, die heutige nächtliche Belastung mit um die 53 dB (A) die Beurteilungswerte für Wohnen jedoch überschreitet.

Im Rahmen des Abwägungsgebots wurde daher geprüft, in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3831), zuletzt geändert am 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2, 15), bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen. Anders als bei der Überplanung einer schon vorhandenen Gemengelage darf bei der Ausweisung eines neuen Baugebiets eine schon vorhandene Vorbelastung durch hinzukommende Vorhaben nicht von dem freistellen, was städtebaulich angezeigt und tatsächlich möglich ist.

Durch die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder werden den Betrieben auf dem Südufer der Norderelbe mit Wirkung für die Zukunft Lärmkontingente für maximal zulässige Emissionen zugeordnet, so dass an den südlichsten Gebäuden im Wohngebiet auf dem Dalmannkai nachts ein Lärmimmissionswert von ca. 53 dB (A) erreicht wird. Auf diese Weise kann die derzeitige Lärmsituation im Hafengebiet festgeschrieben werden.

Da es immissionsschutzrechtliche Grenz- bzw. Richtwerte für die Bauleitplanung nicht gibt, greift man auf Regelwerke zurück, die nicht für die Bauleitplanung, sondern für die Anwendung von Fachgesetzen entwickelt worden sind.

Für die Berücksichtigung des Industrie- und Gewerbelärms orientiert man sich am BImSchG und der TA-Lärm, zumal hierdurch gewährleistet ist, dass den Abwägungserfordernissen der Betriebe angemessen Rechnung getragen wird.

Der Aufbau der TA-Lärm ist so gestaltet, dass er die Anwendung von passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht beinhaltet, sondern lediglich Abstände und Abzonierungen als aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung eines Außenpegels impliziert.

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

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

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

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

Weitere wichtige Erkenntnisse der Anhörung waren:

- Nach Aussage des UBA ist die ungestörte Nachruhe - nach Erkenntnissen der

Lärmwirkungsforschung - bei ca. 30 dB(A) im Rauminneren gegeben ist.

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

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

Diese Sachverhalten berücksichtigt der Bebauungsplan in der § 2- Festsetzung Nummer 3:

„Durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, Wintergärten oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen ist sicherzustellen, dass in den zum Hafenlärm orientierten Schlafräumen und Kinderzimmern ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird.

Die Kaffeelagerei, die östlich an das Plangebiet angrenzt wird bis Mitte 2005 in den südlichen Hafen verlagert, der Betrieb wird bis Ende 2004 am Standort in der HafenCity produzieren. Das Gelände wird einer nichtindustriellen Nutzung zugeführt werden. Da die Wohngebäude frühestens Ende 2004, wenn der Betrieb seine Produktion in der HafenCity einstellen wird, bezugsfertig sein werden, bedarf es keiner Regelung hinsichtlich der Lärmkonflikte.

Das Heizwerk ging mit den im Genehmigungsbescheid festgeschriebenen zulässigen Lärmpegeln von 50 dB(A) tags und nachts in die Betrachtungen ein.

<u>Verkehrslärm</u>

In Wohnungen sind die Wohn- und Schlafräume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung von Wohn- und Schlafräumen an lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwände und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Dies kann auch durch eine von den Lärmquellen abgewandte Anordnung von Außentüren, Fenstern, Loggien und Balkonen erreicht werden (§ 2 Nummer 4). Durch diese Festsetzung wird die

bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 17.Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 353), nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen – Schallschutz – vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

Das Plangebiet wird intensiv mit Straßenlärm beaufschlagt. Insbesondere entlang verkehrsreicher Straßen werden die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) für Wohnen überschritten (Am Sandtorkai). Aus diesem Grund wurde für das Plangebiet festgesetzt, dass die Aufenthaltsräume lärmabgewandt anzuordnen sind. (Festsetzung § 2 Nummer 4). An den lärmabgewandten Seiten werden die Werte der 16. BImSchV tags und nachts für die jeweilige Gebietskategorie im Plangebiet eingehalten. Bahnlärm spielt im Plangebiet eine untergeordnete Rolle.

Der Schiffsverkehr auf der Norderelbe verursacht keine erheblichen Lärmemissionen. Bei der Annahme, dass 7 Seeschiffe pro Tag die Norderelbe befahren, werden tags und nachts 42 dB(A) nicht überschritten. Auch ein Kreuzfahrtterminal am Magdeburger Hafen führt nach einer Grobeinschätzung über die Bewertung üblicher Schallquellen an derartigen Schiffen wie Motoren, Lüfter, Kompressoren und Klimaanlagen nicht zu einer erheblichen Lärmbeaufschlagung nächstgelegener Wohngebäude.

Fazit:

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwälle oder -wände, aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation ausscheiden, ist wie oben dargestellt durch passive Lärmschutzmaßnahmen, zum Beispiel Kastenfenster, Loggien, vorgehängte Fassaden, geschlossene Balkone, ein ausreichender Schallschutz zu gewährleisten (siehe § 2 Nummer 3 und 4). Die Lärmimmissionen können je nach Einzelnmaßnahme erheblich reduziert werden, durch Kastenfensterlösungen sind zum Beispiel bewertete Schalldämm-Maße bei einem bestimmten Öffnungsgrad von 20 dB (A) bis 25 dB (A) erreichbar.

Für die Abwägung im Bebauungsplanverfahren ist auch entscheidend, dass trotz einer Lärmvorbelastung die Flächen am Wasser wegen des attraktiven Umfelds und des Blicks auf Elbe und Hafen für Wohnnutzungen interessant sind. Das Angebot ist insbesondere für Interessenten gedacht, die die besondere Lage und Atmosphäre am Hafenrand suchen und bereit sind, die ortsüblichen Bedingungen einschließlich des Lärms und der notwendigen Schutzmaßnahmen zu akzeptieren. Städtebaulich ist die Belebung des

Standorts durch Wohnen erklärtes Ziel.

4.15. Fachinformationssystem Boden

Bei den im Fachinformationssystem Boden geführten sieben Flächen mit Verdacht auf Bodenverunreinigungen handelt es sich um drei Spülfelder, eine Tankstelle, den Standort eines ehemaligen Gaswerks, einen Altstandort eines Werks zur Herstellung und Lagerung von Farben und Lacken sowie einen Altstandort zur Herstellung und Lagerung von Pflanzenschutzmitteln.

Die Spülfelder decken große Teile des Plangebiets ab. Teiluntersuchungen und Nutzungsrecherchen haben ergeben, dass von den Spülfeldern keine relevanten Bodenverunreinigungen ausgehen. Die Tankstelle wurde inzwischen zurückgebaut, so dass hiervon ebenfalls keine für die Planung relevanten Bodenverunreinigungen zu erwarten sind.

Auf den Flächen der Altstandorte wurden wegen der Vornutzungen Bodenuntersuchungen durchgeführt. Auf einer Fläche an der südöstlichen Plangebietsgrenze (Flurstück 1535) wurden Belastungen festgestellt, die zur Kennzeichnung dieser Fläche im Plangebiet geführt haben. Die Kennzeichnung gibt einen Hinweis auf umweltgefährdende Stoffe im Boden. Es handelt sich dabei um Verunreinigungen mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen und Benzol auf der Fläche des ehemaligen Gaswerks außerhalb des Plangebiets. Die weiteren untersuchten Altstandorte am Sandtorkai und am Dalmannkai bzw. auf der KLG-Fläche weisen keine erheblichen Bodenbelastungen auf.

Für die gekennzeichnete Fläche und für das Plangebiet insgesamt gilt, dass belastetes Bodenmaterial nach den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen ist. Das Gesundheits- und Umweltamt des Bezirkes ist bei Bodenbelastungen im Untergrund zu beteiligen.

Darüber hinaus gilt für das Plangebiet, dass das Vorkommen von Kampfmitteln – insbesondere Bombenblindgänger – für das gesamte Plangebiet nicht ausgeschlossen werden kann. Aus diesem Grund muss jeder Eingriff in den Untergrund mit dem Kampfmittelräumdienst – Behörde für Inneres – abgestimmt werden.

4.16. Emissionen des Gasheizwerks

Das Gasheizwerk wird zur Unterstützung von Spitzenlasten im Winter betrieben. Bei dem Werk handelt es sich um eine Anlage, die neu errichtet wurde und somit dem Stand der Technik entspricht. Das Werk wird mit Erdgas betrieben. Die Emissionen des Werkes für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Schwebstaub sind insgesamt als gering einzustufen. Dies sind die wesentlichen Komponenten, die bei Gaswerken zu berück-

sichtigen sind.

4.17. Denkmalschutz

Das Ensemble der Speicherstadt mit seinen Gebäuden nebst Zubehör, den Grundstücksflächen, den dazu gehörigen Straßen- und Freiflächen, mit den darin eingeschlossnen Wasser führenden Kanälen und Becken, den Kaimauern, Brücken und den sonstigen gemeinsam mit ihnen ein Bild darstellenden Sachen und Sachteilen sind gemäß § 6 des Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 3. Dezember 1973 (HmbGVBl. S. 466), zuletzt geändert am 18. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 251, 255), unter Schutz gestellt und am 15. Mai 1991 (Amtl. Anz. S. 1149) unter der Nummer 968 in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Teile dieses Ensembles – Kaimauer und Flächen nördlich des Sandtorhafens – befinden sich im Plangebiet. Veränderungen in diesem Gebiet unterliegen gemäß § 8 des Denkmalschutzgesetzes dem Genehmigungsvorbehalt des Denkmalschutzamtes.

5. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

5.1. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

5.1.1. Biotop- und Artenschutz

terrestrische Pflanzen- und Tierwelt

Die Landflächen des Plangebiets waren bisher durch die Hafennutzungen gewerblich geprägt. Beim Hafengebiet handelt es sich um einen Gegenstand der Sonderplanung gem. § 5 (4) BauGB, in dem durch das Hafenentwicklungsgesetz eigene Zulässigkeitsvoraussetzungen formuliert werden. Es gehört zur Praxis bei Einzelvorhaben im Hafengebiet, die nicht unter das Privileg des § 9 (2) HmbNatSchG fallen, die Eingriffsregelung im vollen Maße anzuwenden. Deshalb wird die Eingriffsregelung auch im Bebauungsplanverfahren im vollen Umfang angewendet.

Vor diesem Hintergrund wurden die bestehenden Biotopstrukturen erfasst und im Hinblick auf die Planung bilanziert, um den Eingriff in die terrestrischen Lebensräume beurteilen zu können. Das terrestrische Gebiet ist demnach zu 76% aufgrund stark verdichtetem oder versiegeltem Boden weitgehend unbelebt. Bei der Umsetzung der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen durch Aufhöhungen, Bau von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen und Hochbauten kommt es dennoch zu einem Verlust mehrerer kleinflächiger Ruderalbiotope, Gehölzanpflanzungen sowie sandigen Aufschüttungen mit lückigen Pionierfluren mittlerer Wertigkeiten auf denen auch Rote-Liste-Arten zu finden sind. Diese Maß-

nahmen sind als Eingriffe zu werten.

Zur Vermeidung und Minderung und ggf. Ausgleich dieser Eingriffe dienen folgende Festsetzungen:

1. Begrünungsgebote auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen und Festsetzung vegetationsfähiger Substrate auf Tiefgaragen auf derzeit überwiegend versiegelten Flächen (vgl. § 2 Nummern 20 und 22).
2. Ausweisung von Parkanlagen und öffentlichen Kinderspielplätzen auf derzeit weitgehend unbelebten und versiegelten Flächen
3. Umnutzung der Kaianlagen zu Promenaden mit Begrünungen und vegetationsfähigen, hafentypischen Flächenbefestigungen.
4. Festsetzungen zur Begrünung von Stellplatzanlagen (vgl. § 2 Nummer 23)

Defizite verbleiben durch den Verlust von Pionierfluren mittlerer Wertigkeit auf jung aufgeschütteten Sandflächen. Diese spontan entwickelten Pionierfluren können nicht durch Festsetzungen des Bebauungsplanes erhalten bzw. ausgeglichen werden, da diese ihrem Charakter nach nicht langfristig zu sichern sind bzw. nicht mit der städtebaulichen Zielsetzung zur Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers gemäß Masterplan vereinbar sind. Es wird an der Zielsetzung festgehalten, durch Konversion bisher hafengewerblich genutzter Flächen ein gemischt genutztes, innerststädtisch verdichtetes Quartier mit hohem Freizeitwert zu schaffen, das dem sinnvollen Ziel der Innenentwicklung vor Außenentwicklung entspricht.

Gewässer und amphibische Lebensräume

Plangenehmigungen

Durch Festsetzung des Bebauungsplanes werden im östlichen Teil des Grasbrookhafens vorhandene Wasserflächen und Ufer mit gesetzlich geschützten Röhrichtbepflanzungen zu Verkehrsflächen umgewidmet. Die damit verbundenen Eingriffe in das Gewässer wurden in einem wasserrechtlichen Verfahren zur Teilzuschüttung des Grasbrookhafens als Beeinträchtigung bewertet. Zur Kompensation des Eingriffs wurde eine Unterwasserberme im Grasbrookhafen sowie die Anlage einer Pflanztasche an anderer Stelle der Hafen-City außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans im Bereich des Ericusgrabens nördlich Stockmeyerstrasse auf FHH-eigenen Flächen festgelegt (vgl. wasserrechtliche Plangenehmigung 52/13.70-326/00 - Abb.1). Die Eingriffe in das Gewässer sind somit ausgeglichen und daher nicht mehr in der Abwägung zum Bebauungsplan erneut zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde wurden die in den vorlaufenden Fassungen des Bebauungsplanentwurfs festgesetzten Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung

von Boden, Natur und Landschaft im Grasbrookhafen herausgenommen.

Für die Sanierung der Sandtorhafenkaimauer an der Nordseite des Sandtorhafens wurde im wasserrechtlichen Verfahren die Freilegung des Pfahlrostes von angespülten Sedimenten festgelegt. Mit dieser Maßnahme wurden gewässerökologisch wertvolle Lebensräume für Fische im Sandtorhafen hergerichtet (Plangenehmigung 52/13.70-322/01).

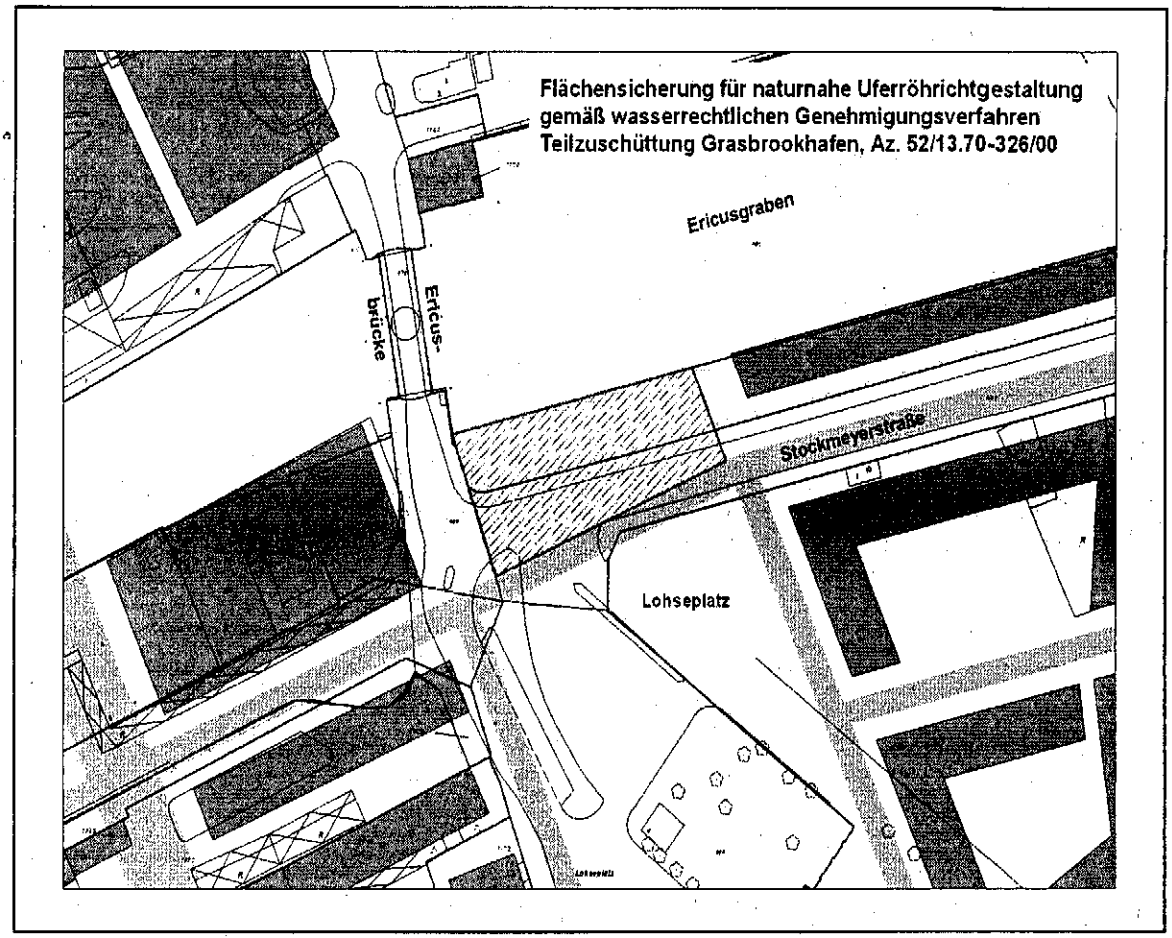

Abb.1

Umsetzung Wettbewerbsergebnis

Die Erschließung des Gebietes für hochwertige Wohn- und Arbeitsstätten erfordert die Anlage hochwertiger Freizeitflächen, die insbesondere durch Anlage von Promenaden und Plätzen die Attraktivität des Wassers für die Erholungsnutzung fördern. Die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses zur Freiraumplanung für den westlichen Grasbrook (Ergebnis Ende 2002) erfordert u.a. die Umgestaltung der Hafenkopfenden und die Anlage von Pontonanlagen auf den Hafenbecken, die zu Veränderungen der Gewässer und der Ufer führen werden. Wichtiges Ziel der Freiraumplanung ist dabei die Vermittlung zwischen den Land- und Wasserflächen über behutsame Terrassierung an den Hafenköpfen zur besseren Erlebbarkeit des Wassers für die Bürger.

Der Bebauungsplan trifft nur in Bezug auf Landflächen Festsetzungen zur Umsetzung des Freiraumentwurfes. Am Sandtorhafen- und Grasbrookhafenkopf bzw. an den Kaipromenaden setzt der Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Durch unverbindliche Vormerkung des Bebauungsplanes sind Flächen für die wasserrechtlichen Verfahren gekennzeichnet, die zur Umsetzung des Freiraumentwurfes auf den Wasserflächen notwendig sind.

Da der Bebauungsplan keine Festsetzungen zur Umsetzung des Freiraumentwurfes auf den Wasserflächen trifft, - dies wird im Rahmen der wasserrechtlichen Verfahren geregelt - werden durch den Bebauungsplan in Bezug auf die Wasserflächen auch keine Eingriffe ausgelöst.

5.1.2. Boden

Aufgrund des hohen Versiegelungs- und Verdichtungsgrads der jetzigen Landflächen wirken sich die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Verwendung von offenporigen Substraten für Wege und Stellplätze, zur Abdeckung von Tiefgaragen mit vegetationsfähigen Substraten sowie der Anlage offener Böden durch Grünanlagen insgesamt positiv auf die Leistungsfähigkeit des Bodens aus.

Durch die Sicherung der Wasserflächen für Zwecke als Traditionsschifffahrtshafen und Sportboothafen bleiben die langjährig ungestört abgelaufenen Sedimentationsprozesse der Hafenbecken erhalten und damit auch die Funktion der subhydrischen Böden.

5.1.3. Landschaftsbild

Durch Einbeziehung der Hafenbecken in das städtebauliche Konzept des Plangebiets wird die öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Landschaftsbildes des Hafens, insbesondere durch den überörtlich bedeutsamen Elbuferwanderweg und Ausgestaltung des Kaiserhöfts als Aussichtspunkt und Platz am Wasser in exponierter Lage zur Elbe möglich und erheblich verbessert. Maßnahmen zur Gestaltung und Begrünung der Kaianlagen und der Promenaden nehmen die landschaftliche Einheit von Hafenbecken und Kaianlagen gestalterisch auf und prägen diese zu einem unverkennbaren innerstädtischen Freiraummilieu. Parkanlagen und Grünflächen vermitteln den Übergang vom Freiraum zu den städtisch geprägten Quartieren, während auf den Wasserflächen freizeitorientierte Nutzungen (Traditionsschiffhafen, Sportboothafen) möglich werden. Mit den getroffenen Festsetzungen wird daher ein erheblicher Beitrag für eine Neugestaltung eines maritim geprägten Landschaftsbildes im Kontext eines innerstädtischen Wohn- und Arbeitsquartiers geleistet.

5.2 Zusammenfassende Abwägung

Insgesamt entstehen positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in Bezug auf den Boden und das Landschaftsbild durch die stadträumlich strukturierende Anlage von Promenaden und Plätzen, öffentliche Parkanlagen und private Grünflächen.

Eingriffe in die terrestrischen Lebensräume und die Tier- und Pflanzenwelt werden durch Festsetzungen des Bebauungsplanes nur gemindert. Das verbleibende Defizit kann aufgrund des Konzeptes, einen neuen verdichteten innerstädtischen Stadtteil zu entwickeln, nicht vollkommen ausgeglichen werden. Dennoch wird der Eingriff durch sinnvolle, dem Konzept „verdichteter Stadtteil" nicht widersprechende Festsetzungen (s. Seite 50 f) weitestgehend vermieden bzw. gemindert. Die Eingriffe in die Gewässer und amphibischen Lebensräume, die durch Festsetzungen des Bebauungsplanes entstehen sind im Falle der Teilzuschüttung Grasbrookhafen bzw. der Sanierung der Sandtorhafenkaimauer durch Maßnahmen, die im Rahmen von wasserrechtlichen Verfahren veranlasst wurden, ausgeglichen. (s. Pkt. 5.1.1)

Zur Umsetzung des freiraumplanerischen Wettbewerbes auf den Wasserflächen des Sandtor- bzw. Grasbrookhafens trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen. Insofern wird durch den Bebauungsplan kein Eingriff ausgelöst.

Eingriffe die durch Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgelöst werden, werden auf das geringst mögliche Maß zurückgeführt und sind somit weitestgehend durch Minderungsmaßnahmen kompensiert. Im Rahmen der Abwägung trägt diese Vorgehensweise dem Gesichtspunkt Rechnung, dass es sich bei der Entwicklung der HafenCity um einen Baustein der Innenentwicklung handelt, der eine städtebaulich und landschaftsplanerisch gewünschte Konversion hochwertiger Flächen bedeutet.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

7. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Das gesamte Plangebiet muss vor Feststellung des Bebauungsplanes aus dem Hafengebiet entlassen werden.

Für die teilweise Zuschüttung des Grasbrookhafens und des Sandtorhafens bzw. für die Umgestaltung der Hafenköpfe zur Umsetzung des Ergebnisses des freiraumplanerischen Wettbewerbes müssen wasserrechtliche Verfahren nach § 31 Wasserhaushaushaltsge-

setz durchgeführt werden.

Für die Realisierung der U-Bahn muss ein Planfeststellungsverfahren nach PBefG durchgeführt werden.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 240.600 m² groß. Davon entfallen auf Straßenverkehrsflächen etwa 34.900 m², auf Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung etwa 25.100 m², auf öffentliche Grünanlagen etwa 8.700 m² (etwa 6.700 m² für die Parkanlage und etwa 2.000 m² für den Spielplatz) und auf Wasserflächen etwa 100.500 m².

8.2. Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen Kosten durch Straßen- und Sielbaumaßnahmen einschließlich Pumpwerk und die Herrichtung der Grünflächen.