

Begründung
zum Bebauungsplan HafenCity 12 / Hamburg-Altstadt 48
Entwurf Stand Oktober 2026 (erneute Beteiligung der Öffentlichkeit)

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
1 Anlass und Ziel der Planung	4
2. Grundlage und Verfahrensablauf	5
3. Planerische Rahmenbedingungen	5
3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände	5
3.1.1. Flächennutzungsplan	5
3.1.2. Landschaftsprogramm	5
3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände	5
3.2.1. Bestehende Bebauungspläne	5
3.2.2. Hafenentwicklungsgesetz	6
3.2.3. Sturmflutschutz	6
3.2.4. Altlastenverdächtige Flächen	6
3.2.5. Kampfmittelverdacht	6
3.2.6. Baumschutz	7
3.2.7. Denkmalschutz - Verordnung über den Denkmalschutz in der Speicherstadt	7
3.2.8. Verordnung über die Gestaltung der Speicherstadt	7
3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände	7
3.3.1. Innenstadtkonzept Hamburg 2014	7
3.3.2. Speicherstadt Hamburg - Entwicklungskonzept 2012	8
3.3.3. „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ – Aufnahme der Speicherstadt in die UNESCO-Welterbeliste 2015	10
3.3.4. Wettbewerbsverfahren	12
3.3.5. Angrenzende Bebauungspläne	13
3.4. Angaben zur Lage und zum Bestand	13
3.4.1. Lage und Größe des Plangebiets	13
3.4.2. Raumtypologie und Relief	14
3.4.3. Historischer Abriss	14
3.4.4. Gebäude- und Nutzungsbestand	17
4. Umweltbericht	18
4.1. Einleitung	18
4.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	18
4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standort, Art und Umfang	18
4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben	18
4.1.4. Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes	18
4.1.5. Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen	21

4.2.	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen	23
4.2.1.	Schutzgut Luft	23
4.2.2.	Schutzgut Klima	25
4.2.3.	Schutzgut Wasser	27
4.2.4.	Schutzgut Boden und Schutzgut Fläche	28
4.2.5.	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz	30
4.2.6.	Schutzgut Landschaft und Stadtbild	33
4.2.7.	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	33
4.2.8.	Schutzgut Mensch	34
4.3.	Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle	36
4.3.1.	Bau des geplanten Vorhabens einschließlich Abrissarbeiten	36
4.3.2.	Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung	36
4.3.3.	Eingesetzte Techniken und Stoffe	36
4.3.4.	Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen	36
4.4.	Planungsalternativen und Nullvariante	37
4.4.1.	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	37
4.4.2.	Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	37
4.5.	Zusätzliche Angaben	37
4.5.1.	Beschreibung der verwendeten Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	37
4.5.2.	Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	37
4.5.3.	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	37
5.	Planinhalt und Abwägung	39
5.1.	Art der Nutzung	40
5.2.	Maß der baulichen Nutzung	42
5.3.	Gestalterische Festsetzungen	44
5.4.	Energieversorgung	44
5.5.	Verkehr	45
5.5.1.	Straßenverkehrsflächen / Parkstände	45
5.5.2.	ÖPNV	47
5.5.3.	Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	47
5.5.4.	Gehrechte	47
5.5.5.	Leitungsrechte	48
5.5.6.	Vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbrücke	48
5.6.	Immissionsschutz und Klima	48
5.6.1.	Lärm	48
5.6.2.	Luftschadstoffe	49
5.6.3.	Klimaschutz und Klimaanpassung	49
5.7.	Wasser	50
5.7.1.	Entwässerung	50
5.7.2.	Hochwasserschutz	50

5.7.3.	Sanierung der historischen Uferwände.....	51
5.8.	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	51
5.8.1.	Begrünungsmaßnahmen	51
5.8.2.	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebiets sowie zum Artenschutz.....	52
5.9.	Nebenanlagen, Einfriedungen und Einbauten	53
5.10.	Bodenbelastungen	53
5.11.	Abwägungsergebnis	54
5.12.	Nachrichtliche Übernahme.....	54
5.13.	Kennzeichnung	54
6.	Maßnahmen zur Verwirklichung	55
7.	Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung.....	55
8.	Flächen- und Kostenangaben.....	55
8.1.	Flächenangaben	55
8.2.	Kostenangaben.....	55

1 Anlass und Ziel der Planung

Mit dem Bebauungsplan HafenCity 12 / Hamburg-Altstadt 48 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung und Bestandssicherung der Speicherstadt zu einem gemischt genutzten, innerstädtischen Quartier geschaffen werden. Dabei steht die Sicherung der Speicherstadt als denkmalgeschütztes Gesamtensemble und Welterbe im Vordergrund. Neben den ursprünglichen Nutzungen Lagerung, Umschlag und Veredelung im Welterbe verträglichen Umfang sollen kreative und künstlerische Nutzungen, kulturelle und gastronomische Einrichtungen aber auch Einzelhandel, Museen, Hotels und Büronutzungen zulässig sein, sofern sie den Anforderungen an den Denkmalschutz genügen.

Die Speicherstadt wurde in ihrem ersten Bauabschnitt von 1882 bis 1888 für die Lagerung und Bearbeitung von Waren in einer einheitlichen Gestaltung gebaut. Zwei weitere Abschnitte folgten bis 1927. Die ursprüngliche Funktion und Bedeutung der Speicherstadt als Warenumschlagplatz ist durch veränderte Anforderungen von Umschlag und Logistik überwiegend verloren gegangen. Seit einigen Jahren finden neue Nutzer, wie Dienstleistungsunternehmen sowie gewerbliche, gastronomische und kulturelle Einrichtungen einen Platz in den historischen Gebäuden. Mit der Entscheidung zur Entwicklung der HafenCity kam auch der Speicherstadt eine neue Rolle innerhalb des Stadtgefüges zu. Als Bindeglied zwischen historischer Innenstadt und der neu entstehenden bzw. entstandenen HafenCity sollen unter angemessener Berücksichtigung des Denkmalschutzes (Welterbe) und der prägenden Struktur behutsam Veränderungs- und Entwicklungsspielräume für den neuen Innenstadtbereich Speicherstadt ermöglicht werden. Dies betrifft insbesondere die Nutzungen der vorhandenen, denkmalgeschützten Speicher. Eine bauliche Arrondierung wird wegen der strengen Auflagen, dem prägnanten und denkmalgeschützten Erscheinungsbild und dem Welterbestatus nur in sehr untergeordnetem Maß ermöglicht.

Der Senat hat am 5. Juni 2012 alle Bauleitplanverfahren für das Gebiet der Speicherstadt an sich gezogen und das Konzept für die künftige Entwicklung der Speicherstadt zur Kenntnis genommen (Senatsdrucksache Nr. 2012/1230). Die Bürgerschaft hat das Konzept für die künftige Entwicklung der Speicherstadt am 12./13. September 2012 zur Kenntnis genommen (Drucksache 20/4388). Das Entwicklungskonzept für die Speicherstadt stellt eine wichtige Grundlage für die künftige Entwicklung und Sicherung des historisch wertvollen Ensembles von Lager- und Kontorhäusern in der Speicherstadt dar (vgl. Ziffer 3.3.1).

Mit dem Sechzehnten Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes vom 19. September 2012 (HmbGVBl. S. 417) wurde die Speicherstadt aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen. Seitdem gilt die Speicherstadt planungsrechtlich als unbepannter Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch.

Nicht zulässig soll auch zukünftig dagegen Wohnnutzung sein (vgl. § 2 Nummer 1.5). Wohnungen könnten aufgrund der Hochwasserschutzbestimmungen, der Belange des Denkmalschutzes und der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand hergestellt werden. Daher wird eine planungsrechtliche Zulässigkeit, abweichend von bisher beschlossenen Zielaussagen im Innenstadtkonzept und Speicherstadt-Entwicklungskonzept (siehe Kapitel 3.3.1 bzw. 3.3.2), ausgeschlossen.

2. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 23. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 226 S. 1, 55). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, abwasser- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 06/12 vom 17. Oktober 2012 (Amtl. Anz. S. 2093) eingeleitet. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB (öffentliche Plandiskussion) und zwei Beteiligungen der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB haben nach den Bekanntmachungen vom 25. März 2013, 29. Oktober 2024 und xx.xxx 2026 (Amtl. Anz. 2013 S. 537, 2024 S. 1912, 2026 S. xxx) stattgefunden.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner xxx. Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Gemischte Bauflächen“ und „Wasserflächen“ dar. Die Straßen Am Sandtorkai / Brooktorkai und Bei St. Annen sind als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ hervorgehoben.

3.1.2. Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner xxx. Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm das Milieu „Verdichteter Stadtraum“ und „Tidegewässer“ sowie die Milieuübergreifenden Funktionen „Landschaftsachse“ und „Grüne Wegeverbindung“ dar. Der gesamte Geltungsbereich ist Teil der Landschaftsachse Elbe, welche im Freiraumverbundsystem eine der wichtigsten Grünachsen darstellt und den Westen mit dem Osten Hamburgs verbindet. Die Grüne Wegeverbindung verläuft entlang der Straßen Bei St. Annen, Brandstwierte, Bergstraße zum Alsterfleet und zur Binnenalster. Die Straßen Am Sandtorkai / Brooktorkai und Bei St. Annen sind als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Die Karte Arten- und Biotopschutz stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans die Biotopentwicklungsräume 13a „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ und 1a „tidebeeinflusste Gewässer“ dar. Die Straßen Am Sandtorkai / Brooktorkai und Bei St. Annen sind als 14e „Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1. Bestehende Bebauungspläne

Der Baustufenplan Innenstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) weist für das Plangebiet Wasserflächen aus.

Der Teilbebauungsplan 377 vom 21. Oktober 1955 (HmbGVBl. S. 311) weist für das Plangebiet Wasserflächen aus.

Der Teilbebauungsplan 381 vom 24. Februar 1956 (HmbGVBl. S. 25) weist für das Plangebiet Wasserflächen aus.

3.2.2. Hafenentwicklungsgesetz

Durch das Sechzehnte Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes vom 19. September 2012 (HmbGVBl. S. 417) wurde das Plangebiet aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen.

Im Stadtteil HafenCity liegt die wasserrechtliche Zuständigkeit weiterhin bei der Hamburg Port Authority (HPA). Daher sind bei allen Maßnahmen im, am oder über dem Gewässer von der zuständigen Wasserbehörde entsprechende Genehmigungen einzuholen. Das Oberhafenamt bei der HPA ist zu beteiligen. Bei einer Bebauung in Wassernähe sind Beeinträchtigungen des Radarsystems im Hamburger Hafen möglich. Um eine eventuelle Gefährdungssituation für den Schiffsverkehr auszuschließen, ist die HPA rechtzeitig in die Planungen einzubeziehen, um dann gegebenenfalls erforderliche Auflagen zu erteilen.

3.2.3. Sturmflutschutz

Die Speicherstadt liegt außerhalb der öffentlichen Hauptdeichlinie, zwischen der von den Hochwasserschutzanlagen geschützten nördlichen Innenstadt und der auf Warftkörpern und aufgehöhten Straßenräumen oberhalb des Bemessungswasserstandes liegenden neuen HafenCity. Aufgrund des fehlenden baulichen Hochwasserschutzes in Form einer Linienlösung kommt es häufiger zur Überflutung des Gebietes. Einige Speicher verfügen über Flutschutzmaßnahmen in Form von Objektschutz.

3.2.4. Altlastenverdächtige Flächen

Das gesamte Plangebiet ist ein ehemaliges Spülfeld und aus diesem Grund als Altlastverdachtsfläche registriert. Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet aufgrund der vorherigen Nutzungen sieben kleinräumige Altlastverdächtige Flächen. Diese betreffen Böden von Speichern am Kehrwieder-Steg (Block D), Am Sandtorkai (Block L und O), an der Straße Pickhuben (Block G) sowie am Brooktorkai (Block X), siehe Anlage zur Begründung. Bei allen Flächen gibt es nur den Hinweis auf eine altlastrelevante Nutzung, der nicht weiter untersucht wurde. Bei geplanten sensiblen Nutzungen oder Tiefbaumaßnahmen sind durch eine historische Recherche die Verdachtsmomente zu überprüfen.

Aufgrund der erkannten Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde, Torf) und einer Versiegelung von mehr als 60% ist davon auszugehen, dass die Böden ein Gasbildungspotenzial besitzen.

3.2.5. Kampfmittelverdacht

Wie auf allen ehemaligen Trümmer- bzw. Teiltrümmerflächen im Hamburger Hafen besteht für das Plangebiet ein Bombenblindgänger-Verdacht für diejenigen Bereiche, die während des Krieges zerstört wurden. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel-VO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289), ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch

Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

3.2.6. Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126).

3.2.7. Denkmalschutz - Verordnung über den Denkmalschutz in der Speicherstadt

Das gesamte Plangebiet mit seinen Hochbauten, Frei- und Wasserflächen steht als Denkmalensemble unter Denkmalschutz, sodass die einschlägigen Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes zu beachten sind. Im gesamten Plangebiet gilt zudem die Verordnung über den Denkmalschutz für die Speicherstadt vom 30. April 1991 (HmbGVBl. S. 214), zuletzt geändert am 25. April 2017 (HmbGVBl. S. 133). Hier sind Gebäude nebst Zubehör, den Grundstücksflächen, den dazugehörigen Straßenflächen, mit den darin eingeschlossenen wasserführenden Kanälen und Becken, den Kaimauern, Brücken und den sonstigen gemeinsam mit ihnen ein Bild darstellenden Sachen und Sachteilen als Gesamtanlage Speicherstadt dem Schutz des Denkmalschutzgesetzes unterstellt.

Außerdem sind im Plangebiet archäologische Fundstellen bekannt, die als Bodendenkmäler geschützt sind. Zudem können sich im Boden bislang unbekannte Bodendenkmäler befinden.

Für alle Bestand und Erscheinungsbild verändernden Vorhaben sind Genehmigungen nach §§ 8 und 9 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), zuletzt geändert am 18. November 2025 (HmbGVBl. S. 680) erforderlich. Wesentliches Ziel des Denkmalschutzes ist dabei neben der Erhaltung des Bestandes die Minimierung der Veränderungen.

3.2.8. Verordnung über die Gestaltung der Speicherstadt

Im gesamten Plangebiet gilt die Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt vom 5. August 2008 (HmbGVBl. S. 285).

Die Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt enthält detaillierte Gestaltungsvorschriften zu den Fassaden, Dächern sowie zur Gebäudetechnik und Werbeanlagen bzw. Automaten. Da auch der Außenraum mit seinen baulichen Anlagen dem Denkmalschutzensemble zugeordnet ist, enthält die Verordnung ebenso Vorschriften für die Außenraumgestaltung, wie Einfriedigungen und Nebenanlagen und Regelungen zur Beleuchtung der Gebäude. Aufgrund veränderter Anforderungen an die Gebäude und die Außenräume wird die Gestaltungsverordnung derzeit in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt aktualisiert und ergänzt.

3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.3.1. Innenstadtkonzept Hamburg 2014

Im Kapitel „Strategische Ausrichtungen“ wird die Speicherstadt mittelbar und im Kapitel „Quartiere und ihre Schlüsselräume“ in einem eigenen Kapitel behandelt.

„Strategische Ausrichtungen“:

Öffentlicher Raum – Altstadt, Neustadt und HafenCity verbinden

Durch den Bau der HafenCity werden die Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung wieder wichtiger. Ziel ist eine gute Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren in der Innenstadt sowie mit der HafenCity. Die Speicherstadt ist ein wichtiger und prägender Abschnitt innerhalb dieser Wegeverbindungen.

Innenstadt als Zentrum für Kultur, Begegnung und Bildung weiterentwickeln

Die Speicherstadt ist jetzt bereits Heimat verschiedener Museen und Freizeit-Einrichtungen. Als Teil des ehemaligen Wallrings steht sie darüber hinaus auch im Fokus für zukünftige Kultur- und Bildungseinrichtungen. Mit der Anerkennung als UNESCO-Welterbestätte hat sich die Speicherstadt zweifelsohne den Status einer der wichtigsten Baukulturstätten Hamburgs erworben.

Gestaltqualität der Innenstadt bewahren und profilieren

Bei der Speicherstadt geht es insbesondere darum, dieses als Welterbestätte anerkannte und unter Denkmalschutz befindliche Ensemble zu bewahren.

„Quartiere und ihre Schlüsselräume / Speicherstadt“

Das Kapitel benennt folgende Entwicklungspotentiale:

- Speicherstadt als herausragenden Bezugspunkt auf der Verbindung zwischen Alt- und Neustadt entwickeln
- Parkplatz vor dem Miniaturwunderland und dem Hamburg Dungeon umgestalten
- Berücksichtigung der Anforderungen des Managementplans der Welterbestätte, des Denkmalschutzes und der Gestaltungsverordnung
- Entwicklung eines belebten Innenstadtquartiers. Schwerpunkt nicht auf Büro-, sondern auf öffentlichkeitsbezogene Nutzungen wie kulturelle Nutzungen, Freizeitnutzungen oder Gastronomie
- Potenziale für Wohnnutzungen ausschöpfen (soweit mit dem Hochwasserschutz vereinbar)
- Kreativnutzungen stärken
- Illumination der Gebäude und Brücken weiterentwickeln
- Wegefläche denkmalschutzgerecht an neue Nutzungen anpassen
- Bau des übergeordneten Elbradwegs an Binnenhafen und Zollkanal
- Verlegung des Wandrahmstegs in die ursprüngliche Achse in der Verlängerung der Durchwegung Chilehaus

3.3.2. Speicherstadt Hamburg - Entwicklungskonzept 2012

Hamburg hat seine Stadtentwicklung in den letzten Jahrzehnten strategisch auf die Elbe ausgerichtet. Nachdem sich die Stadt dazu entschlossen hatte, die ehemaligen Hafenflächen südlich der Altstadt als innerstädtisches Quartier zu entwickeln und somit die Hamburger Innenstadt mit dem neuen Stadtteil HafenCity um 40% zu erweitern, ergab sich für die historische Speicherstadt ebenso zwingend die Frage nach Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Denn auch in den Speichern nahm die hafenbezogene Nutzung (Warenlagerung) seit Jahren ab, da sich die Anforderungen an Umschlag und Logistik verändert haben. Die wertvolle Bausubstanz stellt mit ihrer hohen Attraktivität heute das Bindeglied zwischen der historischen Innenstadt und der HafenCity dar, sodass es wichtig ist, dieses Quartier nachhaltig zu beleben und eines der bedeutendsten Zeugnisse Hamburger Geschichte für die Bewohnerschaft aber auch Besucherinnen und Besucher der Stadt sichtbar zu erhalten.

Als grundlegende Planungsbasis für die Entwicklung der Speicherstadt hat die damalige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2008 ein Gutachten zu Entwicklungs- und Gestaltungspotenzialen der Speicherstadt vergeben. Das Gutachten wurde von der Arbeitsgemeinschaft des Architekturbüros ASW (Städtebau/ Architektur) und dem Ingenieurbüro SBI (Verkehrsplanung) bearbeitet. Dieses Gutachten bildete die Grundlage für das Entwicklungskonzept Speicherstadt.

Das 2012 im Senat und der Bürgerschaft vorgestellte Entwicklungskonzept für die Speicherstadt Hamburg bildet die planerische Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan und damit für die Entwicklung der Speicherstadt. In dem Konzept wird nicht nur die wichtige Frage nach Nutzungsalternativen und zukünftigen Nutzungsverteilungen bearbeitet, es werden ebenso Rahmenbedingungen, erste Ideen und Vorgaben für den Umbau der Gebäude, die zukünftige Aufteilung der Verkehrsflächen und die Gestaltung der Freiräume genannt. Schwerpunkte bilden hier der Umgang mit Denkmalschutz und die Gestaltungsverordnung ebenso wie der Hochwasserschutz sowie die Umsetzung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Alle Vorgaben haben vorrangig das Ziel, das Ensemble Speicherstadt in seiner einzigartigen Substanz und Gestalt zu erhalten, gleichzeitig aber auch einen behutsamen Wandel bei Erhalt der Gebäude im Hinblick auf die geänderten Anforderungen und Bedürfnisse der Nutzer zu ermöglichen.

Im Entwicklungskonzept werden daher die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten, bereits vorhandene Beispiele sowie ihre Potenziale für die Speicherstadt und mögliche mit der Nutzung verbundene Probleme erörtert. In der Speicherstadt sollen zukünftig neben Lagerbetrieben Büros, Dienstleistungen, kulturelle Nutzungen, Freizeitnutzungen, Einzelhandel, Gastronomie, Ateliers und wo möglich untergeordnet Wohnungen entstehen oder weiterhin genutzt werden. Gewerbliche oder kulturelle Nutzungen können oftmals baulich einfacher umgesetzt werden als Dienstleistungen, Büros oder Wohnungen. In dem Entwicklungskonzept wird aus diesem Grund herausgearbeitet, in welchen Speichern die verschiedenen Nutzungen möglich und sinnvoll sind, ebenso wie die für ein innerstädtisches Quartier typische und gewünschte Mischung erreicht werden kann.

Ein weiteres wichtiges Thema für die Speicherstadt ist der Hochwasserschutz. Da die gesamte Speicherstadt außerhalb der Deichlinie liegt, war es notwendig, in dem Entwicklungskonzept die Bestandssituation und Ausbaumöglichkeiten des Flutschutzes zu beschreiben. Ebenso sind in diesem Zusammenhang der Umgang mit den Kaimauern und Möglichkeiten des Niedrigwasserschutzes erörtert worden. Aufgrund des hohen Alters weisen die Kaimauern unter den Speichern, in den Speicherkellern, aber auch unter den Straßen einige Schäden auf. In dem Entwicklungskonzept werden daher Handlungsoptionen zum Schutz der Speicherstadt und ein Sanierungskonzept vorgestellt. Seit einigen Jahren wurde und wird abschnittsweise gutachterlich durch die HPA geprüft, wie umfangreich die Schäden sind und wie eine

entsprechende Sanierung erfolgen kann. Entlang des Zollkanals sind bereits erste Sanierungsmaßnahmen umgesetzt, die in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt und dem Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung erfolgten.

Neben den Nutzungsalternativen und baulichen Herausforderungen zum Erhalt der Speicherstadt beinhaltet das Entwicklungskonzept ein schematisch gehaltenes Verkehrskonzept, welches grundsätzliche Aussagen zur Verteilung der Verkehrsflächen, zu Funktion, möglichen Straßenquerschnitten sowie zu Materialität und Gestaltung trifft. Zusätzlich werden Aussagen zur inneren und äußeren Erschließung der Speicherstadt über Brücken und deren Gestaltung getroffen und Empfehlungen formuliert. Dieses Verkehrskonzept wurde in den letzten Jahren vertieft und im Dezember 2023 abgeschlossen. Ziel war es, eine dezidierte Grundlage zur Umgestaltung insbesondere der Bereiche der Fußgängerpromenade entlang des Zollkanals wie auch der Stellplatzflächen zu erhalten.

Als vierter Themenschwerpunkt des Entwicklungskonzeptes ist die Nutzung und Gestaltung des Freiraums in der Speicherstadt zu nennen. Die Gestaltungsverordnung aus dem Jahr 2008 macht in § 6 bereits Vorgaben zur Außenraumgestaltung, welche in dem Konzept aufgegriffen werden. Darüber hinaus enthält das Konzept Vorgaben zur Gestaltung der Freiflächen, zu den Fleeten mit ihren Uferwänden sowie zum Grün in der Speicherstadt und zur Stadtmöblierung inklusive Beleuchtung.

3.3.3. „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ – Aufnahme der Speicherstadt in die UNESCO-Welterbeliste 2015

Grundlage zur Ernennung eines Welterbes ist das 1972 in Paris verabschiedete Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (Welterbekonvention). Die beigetretenen Staaten verpflichten sich, das auf ihrem Gebiet befindliche Welterbe selbst zu erfassen, zu schützen und zu erhalten. Gleichzeitig sichern sie sich internationale Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfe zu, um diese Aufgaben zu erfüllen. Die Leitidee der Welterbekonvention ist die „Erwägung, dass Teile des Kultur- oder Naturerbes von außergewöhnlicher Bedeutung sind und daher als Bestandteil des Welterbes der ganzen Menschheit erhalten werden müssen“ (siehe Präambel der Welterbekonvention).

Am 5. Juli 2015 ist das Ensemble „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ in die UNESCO Welterbeliste aufgenommen worden, nachdem die Einzigartigkeit und Schutzwürdigkeit des Ensembles um die Speicherstadt und das Kontorhausviertel anerkannt worden sind.

Aufgrund der Überlagerung internationaler, nationaler und landesrechtlicher gesetzlicher Bestimmungen musste im Rahmen der Bewerbung von der Kulturbehörde ein Managementplan erarbeitet werden, welcher die zukünftige Verwaltung, das Management und die Entwicklung der Welterbestätte ausführlich behandelt. Dieser hat zwar nicht den rechtlichen Status des Bau- oder Planrechts, besitzt aber aufgrund der fachlichen Komplexität, die der Schutz und die Entwicklung des Ensembles „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ mit sich bringen, eine hohe Bedeutung für die weitere Entwicklung der Speicherstadt. Der Managementplan soll eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes durch eine fortlaufende Überarbeitung in ca. 4-Jahreszyklen gewährleisten. Auf diese Weise sollen die relevanten Stakeholder wie auch Bevölkerung in das Welterbemanagement eingebunden bleiben.

Die Bestimmung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans HafenCity12 (Speicherstadt) erfolgten in Abstimmung zu den Inhalten und den Zielen des Managementplans für Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus, welcher im Rahmen der Nominierung zur Eintragung in die UNESCO Welterbeliste beschlossen wurde.

In dem Abschnitt „Die Zukunft der Welterbestätte“ geht der Managementplan auf Planungsgrundlagen, Risiken sowie auf strategische Maßnahmen und konkrete Projekte ein. Zusammengefasst werden drei Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet, die im vorliegenden Bebauungsplan Beachtung finden:

- die neue Nord-Süd-Ausrichtung der Wegebeziehungen in und durch die Speicherstadt
- der Umgang mit den geänderten Nutzungsanforderungen an die Speicher sowie die veränderten Anforderungen an die Verkehrsflächen
- die Entwicklung eines mit dem Erscheinungsbild des Welterbes vertretbaren Hochwasserschutzes.

Dabei ist zu beachten, dass bei allen geplanten Veränderungen im Ensemble der Speicherstadt, die eine negative Auswirkung auf das Welterbe vermuten lassen, im Vorfeld eine Kulturerbe-Verträglichkeitsprüfung nach dem Verursacherprinzip erfolgt. Die Speicherstadt weist aufgrund ihrer historischen Funktion eine klare Orientierung zu den Kanälen und damit eine Ost-West-Ausrichtung auf. Mit der Verlagerung der Hafenflächen und der Entstehung der HafenCity kommt der Speicherstadt im innerstädtischen Gefüge eine neue Funktion zu. Sie ist nicht länger „abschirmendes Element“ zwischen Innenstadt und Hafen, sondern entscheidender Lückenschluss zwischen der Altstadt und dem neu entstehenden, innerstädtischen Stadtteil HafenCity. Unter Berücksichtigung der historischen Wegebeziehungen und Verkehrsflächen wird die dringende Aufgabe darin gesehen, wichtige Nord-Süd-Verbindungen durch die Speicherstadt zu stärken, um eine Anbindung der HafenCity an die Innenstadt zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang werden auch die Überwindung der Willy-Brandt-Straße und die Verbindung der Speicherstadt mit dem Kontorhausviertel für den Fuß- und Radverkehr an der Fischertwiete und über den Wandrahmsteg als anstehende Themen genannt.

Im Managementplan wird davon ausgegangen, dass zukünftig nur noch ca. ein Drittel der Speicherflächen für den Umschlag und die Logistik genutzt werden wird. Diese Entwicklungsdynamik und Nutzungsveränderungen werden als Risiko und Chance zugleich gesehen. Die Umnutzung der Speicher ermöglicht einen nachhaltigen Erhalt der Gebäude und die Integration des Quartiers in die Hamburger Innenstadt. Gleichzeitig bedeutet die Umnutzung aber auch einen starken Veränderungsdruck auf die Gebäude. Als neue Nutzungen sind Büros und Dienstleistungen, kulturelle und Freizeitnutzungen, Ateliers, Einzelhandel und Gastronomie bereits vorhanden oder können zusätzlich entstehen. Die für diese neuen Nutzungen notwendigen baulichen Anpassungen müssen in enger Absprache mit dem Denkmalschutzamt erfolgen und im Rahmen entsprechender Genehmigungsverfahren kontrolliert werden. Der erste Managementplan anlässlich der Bewerbung aus dem Jahr 2015 erwähnte auch Wohnnutzungen als Nutzungsoption. Diese Option wird aktuell nicht mehr gesehen. Die hierfür notwendigen Eingriffe in die Bausubstanz und den Städtebau werden nach weiteren Erfahrungen als zu groß für das Welterbe bewertet. Der Bebauungsplan hat unter anderem die Aufgabe die Belange des Denkmalschutzes herauszuarbeiten und zu berücksichtigen.

Aufgrund der Lage im sich verändernden Stadtgefüge, der Umnutzung der Bauten selbst und dem touristisch bedeutsamen Welterbestatus ergeben sich neue Ansprüche an die Verkehrsflächen der Speicherstadt. Auch hier sieht der Managementplan den Handlungsbedarf, unter Beachtung des Ensembleschutzes und des mittlerweile eingetretenen Schutzes durch die Aufnahme in die Welterbeliste, die Verkehrsflächen an zukünftige Anforderungen anzupassen. Hierzu zählen vor allem die Entwicklung eines an die Speicherstadt angepassten barrierefreien Wegesystems sowie der Umgang mit einem deutlich ansteigenden Fuß- und Radverkehr.

Im Zuge der Nutzungsänderungen wird auch die Ausweitung von Flutschutzanlagen zu einem wichtigen Thema in der Speicherstadt. Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt außerhalb der Hauptdeichlinie. Zwar sind die Speicher in ihrer baulichen Substanz durch regelmäßige Überflutungen nicht gefährdet, für zukünftige Nutzungen, insbesondere der Keller- und in Teilen Erdgeschosse muss der Flutschutz jedoch weiter ausgebaut werden. Ein Linienbauwerk als umfassender Hochwasserschutz ist zurzeit nicht geplant. Neben Kostengründen ist auch die Erlebbarkeit der Speicherstadt im Hamburger Stadtbild und die Anforderungen des Denkmalschutzes nicht in Einklang mit Hochwasserschutzwänden zu bringen. Insbesondere auch der Erhalt des Überflutungsgebietes war Bestandteil der Begründung der UNESCO für das Welterbe Speicherstadt. Eine Veränderung müsste im Rahmen einer Kulturerbe-Verträglichkeitsprüfung gutachterlich untersucht werden, um den Titel als Welterbes nicht zu gefährden.

3.3.4. Wettbewerbsverfahren

Ideenwettbewerb Wohnen in der Speicherstadt im Jahre 2012

Die Nutzungsveränderungen in der Speicherstadt und der Rückgang der Lagernutzung in den historischen Speichern wurden 2012 als Chance gesehen, das Stadtentwicklungsziel, „mehr Wohnraum in der Innenstadt“ umzusetzen. Das maritime Flair, die innerstädtische Lage, aber auch die besondere historische Bedeutung des Quartiers machen die Speicherstadt zu einem interessanten und begehrten Wohnort. Erschwert werden die Wohnbedingungen allerdings durch die Lage der Speicherstadt im hochwassergefährdeten Tidegebiet der Elbe, den Verkehrslärm sowie durch die sehr tiefen und kaum belichteten Speicherblöcke. Hinzu kommt, dass aufgrund des Denkmalschutzes Eingriffe in die prägnante Fassade und in den einsehbaren Dachbereich ausgeschlossen sind und auch im Innenraum nur geringfügiger Spielräume für bauliche Änderungen und Anpassungen an die Anforderungen des Wohnens bestehen.

Ziel des 2012 durchgeführten Wettbewerbes war es, sich dieser Herausforderung zu stellen und Wohnräume für verschiedene Zielgruppen zu entwickeln. Dabei sollten gesunde und attraktive Wohnverhältnisse ermöglicht werden. Es sollten funktionale und wirtschaftliche Lösungen gefunden werden, die mit dem Denkmal- und Hochwasserschutz vereinbar sind.

Als Quintessenz des Verfahrens hat die Jury 2012 bereits festgestellt, dass nur sehr spezielles Wohnen mit einem Loftcharakter in den Speicherstadtgebäuden, die diesbezüglich eine Sonderimmobilie darstellen, vorstellbar ist. Aufteilungen in kleinere Wohnungen mit neuen Erschließungselementen zerstören den Charakter der Speichergebäude im Inneren und damit das einzigartige Ambiente. Damit wäre auch die Attraktivität der Wohnungen, die ansonsten mit schweren Belichtungsnachteilen behaftet sind, nicht mehr gegeben. Aus diesem Grund empfahl die Jury, bevorzugt Maisonette-Wohnungen und Ateliers zu errichten.

Außenwohnbereiche sind nur in Zusammenhang mit den Lukenfeldern als eingeschnittene Loggien vorstellbar. Die Dachhaut ist für die Speicher gestaltprägend und kann nur untergeordnet - bei flachen Dachneigungen - mit Dachfenstern versehen werden.

Auf Grundlage der intensiven Auseinandersetzung und Prüfung der aus der Wohnnutzung resultierenden Fragestellungen sowie dem seit 2015 bestehendem Welterbestatus für die Speicherstadt wird die Wohnnutzung heute ausgeschlossen.

Hochbaulicher Wettbewerb Maschinenzentralstation

Eine der zwei einzigen Flächen, die im Bebauungsplangebiet noch für eine Bebauung zur Verfügung standen, war die Fläche, auf der bis zum 2. Weltkrieg der westliche Gebäudeabschnitt der Maschinenzentralstation stand (Am Sandtorkai 29, Flurstück 1233 der Gemarkung Altstadt Süd). Um für diese im Kontext des Welterbes stehende Fläche eine angemessene Bebauung zu finden, wurde Ende 2016 ein hochbaulicher Wettbewerb mit nationalen sowie internationalen Büros durchgeführt, der mit einer Preisgerichtsentscheidung im Februar 2017 endete. Die ehemalige Maschinenzentralstation (Am Sandtorkai 28a, Speicherblock M) hat ihren östlichen Gebäudeabschnitt und den gestaltprägenden Turm durch einen Kriegsschaden verloren. In dem Wettbewerb wurde deutlich, dass dieser Turm für die städtebauliche Orientierung des Platzes und Markierung des historischen Abgangs zum Wasser eine zentrale Bedeutung hat und in einer neuzeitlichen Interpretation wieder aufgebaut werden sollte. Darüber hinaus wurde es als sehr wichtig erachtet, dass das Haus die früher vorhandene giebelseitige Eingangssituation zurückerhält, um eine öffentliche Anmutung zum Platz zu schaffen. Das Preisgericht gab die Empfehlung ab, dass in der Reihenfolge der Preisträger mit diesen eine technische und kaufmännische Überprüfung der Machbarkeit der jeweiligen Entwurfsvorschläge untersucht werden solle. Der Bebauungsplan nimmt die Kubatur des in einem Bauantragsverfahren genehmigten Entwurfs auf. Der westliche Gebäudeabschnitt der Maschinenzentralstation wurde im Jahr 2026 fertiggestellt und eröffnet.

3.3.5. Angrenzende Bebauungspläne

Das Plangebiet grenzt südlich und östlich unmittelbar an die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Hamburg-Altstadt 32/ HafenCity 1 vom 3. November 2004 (HmbGVBl. S. 397), Hamburg-Altstadt 34/ HafenCity 2 vom 4. Dezember 2007 (HmbGVBl. S. 413), HafenCity 3 vom 3. November 2009 (HmbGVBl. S. 384) und Hamburg-Altstadt 39/ HafenCity 5 vom 19. Februar 2008 (HmbGVBl. S. 105) an.

Der Geltungsbereich des Baustufenplans Innenstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) grenzt nördlich an das Plangebiet an und wird im Bereich des Zollkanals geringfügig überplant.

Das Plangebiet grenzt zudem westlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Hamburg-Altstadt 31 vom 9. Juni 1992 (HmbGVBl. S. 108) an.

3.4. Angaben zur Lage und zum Bestand

3.4.1. Lage und Größe des Plangebiets

Das 22,8 ha große Plangebiet schließt sich direkt nördlich an den Stadtteil HafenCity und südlich an den Stadtteil Hamburg-Altstadt an. Es wird im Osten von der Oberbaumbrücke und der

Straße Brooktorkai begrenzt. Im Süden schließt das Plangebiet mit der Straße Am Sandtorkai ab. Im Westen wird das Plangebiet durch den Kehrwiedersteg begrenzt. Im Norden grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplans an die Straße Hohe Brücke/ Bei den Mühren/ Katharinenkirchhof/ Zippelhaus/ Doovenfleet und endet an der Oberbaumbrücke.

3.4.2. Raumtypologie und Relief

Die besondere Raumtypologie des Plangebiets bedingt sich durch die Entstehungsgeschichte der Speicherstadt und der damit verbundenen Nutzung ihrer Gebäude. Zwischen 1883 und 1885 wurde die historische Topografie und Raumtypologie durch Neubau, Begradigung und Vertiefung der bis heute bestehenden Kanäle und Fleete überformt. Es entstanden befahrbare Kanäle, auf denen die Waren mit Schuten zur Lagerung und Veredelung direkt an die Speichergebäude transportiert werden konnten. Die in den darauffolgenden Jahren entstehenden Speichergebäude wurden jeweils so platziert, dass jeder Speicher eine direkte Erschließung auf dem Wasser wie auch dem Landweg aufweisen konnte und damit eine gewisse Variabilität in der Andienung bestand.

Die Landflächen des Plangebiets weisen Höhen zwischen 5,0 m über Normalhöhennull (NHN) und ca. 6,6 m über NHN auf. Auffallend sind in dem Plangebiet aber die Fleete und Kanäle, deren Wasserstände je nach Gezeitenstand stark variieren können. In Verbindung mit den bis zu 35 m hohen Speichergebäuden ergeben sich beeindruckende Sichtachsen und Raumgefüge. Die zwischen den Gebäuden liegenden Kanäle sind zwischen 20 und 30 m breit. An der Zusammenführung von Wandrahmfleet und Holländisches Brookfleet ist das Fleet ca. 40 m breit. Ebenso ist der Zollkanal im Durchschnitt ca. 40 m breit.

Die Flächen wurden beim Bau der Speicherstadt aufgehöht. Unterhalb der Aufhöhung befinden sich höchstwahrscheinlich mächtige Schlicklagen. Diese enthalten elementare Sedimente der Elbe, deren ursprünglicher Verlauf auch im Plangebiet liegt. Insgesamt sind im Untergrund des Plangebietes Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde und Torf) in einer Mächtigkeit von mehr als zwei Metern vorhanden.

3.4.3. Historischer Abriss

Die Geschichte der baulichen Entwicklung auf den Flächen des Plangebiets reicht bis in die Anfänge des 16. Jahrhunderts zurück. Bis dahin war die Fläche Teil des sogenannten „Brok“, der im Niederungsgebiet der Elbe, zwischen der Alster- und der Billeremündung in die Nordereibe lag und regelmäßig durch Elbhochwasser überspült wurde. Das mittelalterliche Hamburg, das damals nur den Bereich der heutigen Altstadt umfasste, besaß entlang der südlichen Stadtmauer, die entlang der Straßen Bei den Mühren, Zippelhaus, Dovenfleet verlief, einen äußeren Schutzgraben, das sogenannte Doven-Fleet (heutiger Zollkanal). Im zweiten Drittel des 16. Jahrhunderts wurde die Altstadt nach Süden auf den „Brok“ erweitert und mit einer Wallanlage befestigt. Dort entstand das sog. Wandrahmviertel, in dem sich niederländische Tuchmacher und Wandbereiter (Gewand-Schneider) mit ihren großen Wandrahmen zum Trocknen der veredelten Stoffe niederließen. Diese Erweiterung bot dem wachsenden Hafen (Niederhafen) im Alstertief einen baulichen Schutz, da sie ihn mit diesem ersten Befestigungsring mit in die Stadt einbezog und damit auch im Süden schützte.

Der zweite große Um- und Ausbau der Befestigungsanlage zu einem Wallring mit 22 Bastionen und breitem Wassergraben, der Anfang des 17. Jahrhunderts (1616 bis 1625) gebaut

wurde, umfasste die alte Stadt und zusätzlich ein fast ebenso großes Gebiet westlich des Neuen Walls (Neustadt). Damit wurde die Stadt Hamburg vor allem nach Westen erweitert, die aufgestaute große Alster wurde durch den Wall in Binnen- und Außenalster geteilt. Auf dem „Brok“ verlief die neue bastionsbewehrte Stadtbefestigung auf der „alten“ Wallanlage südlich des Wandrahmviertels.

Die Norderelbe floss südlich des mittlerweile Grasbrook genannten Broks und wurde Anfang des 17. Jahrhunderts noch vor dem Bau der Wallanlagen durch Anlegung eines „neuen Grabens“ Richtung Niederhafen nach Norden verlegt, also dichter an die Stadt herangeleitet. Dieser neue Verlauf der Norderelbe teilte den Grasbrook in den „Großen Grasbrook“ nördlich der Elbe und den „Kleinen Grasbrook“ südlich.

Im östlichen Bereich des Wandrahmviertels hatten sich reiche Tuchmacher und Gewandschneider angesiedelt, im westlichen Teil „Kehrwieder“, entstanden südlich des Niederhafens unterschiedliche hafenbezogene Nutzungen und Wohnungen für Beschäftigte des Hafenbetriebs. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs die Bevölkerung der Stadt. Da sie sich flächenmäßig nicht vergrößern konnte verdichtete sich die Bebauung innerhalb des Befestigungsringes.

Nach der Aufgabe der Wallanlagen Anfang des 19. Jahrhunderts wurde der Wallgraben auf dem Großen Grasbrook vor den Bastionen nach und nach vergrößert und zu weiteren Liegeplätzen für die großen Schiffe umgestaltet, denn der Handel hatte in dieser Zeit sehr zugenommen und es bedurfte deutlich mehr Hafenflächen als im Niederhafen und der Elbe vor Hamburg (südlich Vorsetzen und Stintfang) zur Verfügung standen.

1862 wurde die Entscheidung für die Anlage eines tideabhängigen Hafenbeckens auf dem Großen Grasbrook südlich des Wandrahmviertels umgesetzt und bis 1866 der Sandtorhafen als erster Abschnitt eines sich rasant entwickelnden Hafenausbaus fertiggestellt. Die Konzeption des Sandtorhafens war richtungsweisend für die Anlage weiterer Hafenbecken. Entlang der Kaianlagen wurden Bahngleise sowie Flächen für Fuhrwagen und parallel zu diesen große Lager- und Umschlagsgebäude geschaffen.

Die Geschichte der Hamburger Speicherstadt beginnt mit der Konstituierung des Deutschen Reichs ab 1871. Zu der Zeit war Hamburg gemeinsam mit Altona und Wandsbek noch Zollausland zum Deutschen Reich. Unter Bismarcks Regie wurde Hamburg dazu gezwungen, seine Zollfreiheit aufzugeben. Die Hamburger erreichten im Zuge zäher Verhandlung einen Kompromiss, der ihnen die Einrichtung eines Freihafengebiets südlich der Stadt gestattete. Um dessen Funktionsfähigkeit zu garantieren, wurde es notwendig, in den Bereich dieses zukünftigen Freihafens die elb- und hafennahen Gebiete, also auch das Wandrahmviertel einzubeziehen.

Innerhalb kürzester Zeit mussten gut erreichbare, stadt- und hafennahe große Lager- und Speicherkapazitäten geschaffen werden, in denen das angestammte Privileg der Hamburger Kaufleute fortbestehen konnte, weiterhin Importgüter zollfrei lagern, veredeln und verarbeiten zu dürfen. Die Speicherstadt wurde 1882 begonnen und mit dem Beitritt Hamburgs zum Deutschen Zollverein 1888 der Nutzung übergeben. Dafür mussten die Arbeiter- und Handwerker Viertel des Kehrwieder und die alten Kaufmanns- und Bürgerhäuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert im Wandrahmviertel abgerissen werden. Etwa 20.000 Menschen wurden

zwangsumgesiedelt. Gebaut und verwaltet wurde die Speicherstadt von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, der heutigen HHLA, unter der Federführung des Oberingenieurs Franz Andreas Meyer.

Die Speicherstadt wurde in drei Bauabschnitten geplant und umgesetzt. Im ersten und umfangreichsten Bauabschnitt wurden bis 1889 neue Straßen und Fleete angelegt und die Speicherblöcke (Speicher A bis O) von der Kehrwiederspitzze bis zum Kannengießerort geschaffen.

In einem zweiten Bauabschnitt bis 1899 wurden zwischen den Straßen Kannengießerort und Bei St. Annen die Blöcke P, Q und R errichtet. Die östliche Speicherstadt (Blöcke S bis X) ab der Straße Bei St. Annen wurde in einem dritten Bauabschnitt zwischen 1899 und 1927, unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg und die Inflationsjahre, gebaut.

Ein ursprünglich vorgesehener vierter Bauabschnitt (Blöcke Y und Z) auf der Ericusspitze wurde nie begonnen.

Insgesamt entstanden somit 24 Speicherblöcke, um die Waren zollfrei zu lagern und veredeln zu können. Neben den Lagerräumen gab es untergeordnete Büroflächen, die Kontore der Lager- und Handelsfirmen, die sich meist im Erdgeschoss befanden. An den Kaianlagen in den Hafenbecken wurden die Waren von den großen Frachtschiffen auf kleinere Schuten verladen, die über die neu geschaffenen Fleete in der Speicherstadt die Speicher anfahren konnten, um dort die Waren über Winden auf die Speicherböden hochzuziehen. Über die straßenseitigen Luken gelangten die Waren zum Weitertransport auf die Fuhrwerke, Lastwagen oder zur Eisenbahn.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden etwa 50% des traditionellen Viertels zerstört. Allerdings wurden die Pfahlgründungen wie auch die Kaimauern kaum beschädigt, so dass der Wiederaufbau auf den alten Strukturen erfolgen konnte. Unter Führung des bedeutenden Hamburger Nachkriegsarchitekten Werner Kallmorgen wurden viele Speicher in den 1950er Jahren rekonstruiert und wiederaufgebaut. Dem großen Engagement des Architekten ist es zu verdanken, dass durch Verwendung von Trümmerteilen und die zurückhaltende klare Gestaltung der Neubauten (Blöcke K und O, die Kaffeebörse) eine hohe gestalterische Kontinuität erhalten wurde. Einige Speicher wurden jedoch nicht wiederaufgebaut, wie z.B. A, B, C und J, an deren Stelle sich heute das Hanseatic Trade Center im westlichen Teil der Speicherstadt befindet.

Repräsentative Sonderbauten, wie die beiden Verwaltungsgebäude der HFLG (Hamburger Freihafen Lagerhausgesellschaft), heute HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) sowie das Haus der Windenwärter (Wasserschlosschen), die Feuermeldestation (Fleetschlosschen) und die vier Zollgebäude hatten hingegen keine oder nur kleine Kriegsschäden zu verzeichnen.

Der logistische Strukturwandel hinterließ in den letzten 50 Jahren erhebliche Spuren in der Speicherstadt. Seit den 1960er Jahren begann der Container den Warenumschlag in Hamburg zunehmend zu dominieren, so dass der Wassertransport in Schuten immer weiter zurück ging und in den 80er Jahren schließlich zum Erliegen kam. Immer weniger traditionelle Waren wie Kaffee und Kakao wurden zwischengelagert. Eine Folge war die Etablierung der Speicherstadt als weltgrößter Lager- und Handelsplatz für Orientteppiche. Noch heute arbeiten die Teppichhändler mit der alten Windentechnik.

3.4.4. Gebäude- und Nutzungsbestand

Die Speicherstadt entstand wie beschrieben ab dem Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der Einbeziehung Hamburgs in das Zollinland des Deutschen Reiches. Die Privilegierung Hamburgs als zollfreie Zone war damit nicht länger gegeben. Als Kompromiss wurde der Welthandelsstadt Hamburg eine Freihandelszone im Hafen zugestanden. Zur zollfreien Lagerung von Waren mussten in großer Zahl neue Speicher im Norden des neuen Freihafens errichtet werden. Bis 1927 entstanden 24 Speicherblöcke. Die Funktion der Speicher bestand im zollfreien Lagern und Veredeln von Waren. Üblicherweise wurden die Waren von den Frachtschiffen auf Schuten umgeladen und über Winden auf die Speicherböden gebracht.

Als Oberingenieur der Baudeputation war Franz Andreas Meyer maßgeblich für die Errichtung der Speicherstadt verantwortlich. Als das quantitativ größte und historisch bedeutsamste Werk der Backsteinarchitektur der Hannoverschen Schule wurde unter Meyers Verantwortung die Speicherstadt in einem ästhetisch eindrucksvollen neogotischen Stil errichtet.

Im zweiten Weltkrieg wurde ein großer Teil der Speicherstadt zerstört oder stark beschädigt. Im Zuge des Wiederaufbaus wurden die Speicher je nach Zerstörungsgrad sorgfältig rekonstruiert und teilweise um Neubauten wie z.B. das Hanseatic Trade Center ergänzt, da die Speichergebäude am Kehr wieder zerstört waren. Der Hamburger Architekt Werner Kallmorgen hat sich sehr um den Wiederaufbau und die Ergänzung der Speicherstadt verdient gemacht. Werner Kallmorgen hat Teile der Fassaden sensibel ergänzt und Baulücken mit qualitativ hochwertigen, aber doch eindeutig als Nachkriegsbauten erkennbaren Ziegel-Neubauten geschlossen. Die Speicherstadt ist daher heute nicht nur ein Denkmal aus der gründerzeitlichen Entstehungszeit, sondern auch ein Monument des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg.

Seit den späten 1960er Jahren wird der Umschlag in Hamburg zunehmend von Containern dominiert. Dies veränderte die bis dahin gängige Lagerhaltung sowie logistische Abläufe und hatte erhebliche Auswirkungen auf die Speicherstadt. Nur für wenige Waren, etwa Kaffee, Tee und Teppiche, kommt eine Lagerung bzw. deren Umschlag in den historischen Speichergebäuden noch in Frage. Ihre ursprüngliche Funktion als Warenumschlagplatz ist durch die veränderten Anforderungen von Umschlag und Logistik weitgehend verloren gegangen, zunehmend fanden Dienstleistungsunternehmen und kulturelle Einrichtungen eine Bleibe in der Speicherstadt. Darüber hinaus gab es zahlreiche Diskussionen über mögliche Wohnnutzungen in den historischen Speichern.

Im Plangebiet befinden sich diverse 110-kV-, 10-kV- und 0,4-kV-Netzanlagen des Verteilungsnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung, die in ihrer Lage unverändert bleiben und für eine Entstörung sowie Instandhaltung jederzeit zugänglich sein müssen. Diverse Kreuzungsbauwerke führen elektrische Versorgungsleitungen der Spannungsebenen 110-kV und 10-kV. Für die Leitungsführung der Kabelleitungsstrassen der Stromnetz Hamburg GmbH sind diese Kreuzungsbauwerke von elementarer Bedeutung; sie stellen eine gesicherte Stromversorgung sicher und sind erforderlich, um die Anforderungen des Energiewendernetzes realisieren zu können. Die Oberbaumbrücke führt zudem ein besonders bedeutsames 110-kV-Hochspannungskabel. Im Plangebiet befinden sich zudem Fernwärmeleitungen der Hamburger Energiewerke GmbH.

4. Umweltbericht

4.1. Einleitung

4.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Das Plangebiet der Speicherstadt war Teil des Hafengebietes. Nunmehr soll die Speicherstadt zu einem Bindeglied zwischen Innenstadt und HafenCity werden. Zur Stärkung eines lebendigen Innenstadtquartiers sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für verschiedenste Nutzungen geschaffen werden. Langfristig wird eine Mischung aus Büro-, Kultur-, Freizeit-, aber auch Lagernutzung angestrebt. Die historische Bausubstanz soll hierbei gewahrt werden. Genauer ist dem Kapitel „Anlass und Ziel der Planung“ zu entnehmen (siehe Ziffer 2).

4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standort, Art und Umfang

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Norden von der „Hafenrandstraße“ (Straßenzug Bei den Mühren, Katharinenkirchhof, Zippelhaus, Dovenfleet),
- im Osten durch die „Ericusspitze“ (Plangebiet HafenCity 8 – „Spiegel“),
- im Süden durch den Straßenzug Am Sandtorkai, Brooktorkai,
- im Westen durch den Kehr wiedersteg.

Im Bebauungsplan werden Kerngebiete und Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Wasserflächen werden nachrichtlich dargestellt.

4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 22,8 ha. Für die Kerngebiete wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Inklusive der festgesetzten Straßenverkehrsflächen beträgt die voraussichtlich planungsrechtlich versiegelbare Fläche ca. 13,2 ha.

Allerdings werden nur zwei kleine Teilflächen von ca. 400 m² und ca. 220 m² östlich des Kesselhauses und östlich des Blocks D als zusätzlich bebaubar gegenüber dem Bestand ausgewiesen. Sämtliche weitere Flächen sind bereits bebaut bzw. durch Straßenverkehrsflächen in Anspruch genommen, sodass der zusätzliche Bedarf an Grund und Boden vergleichsweise gering ist.

4.1.4. Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes

Nachfolgend werden die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes tabellarisch dargestellt, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden.

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Mensch / Gesundheit	16. BImSchV (Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung)	Festsetzung zum Lärmschutz

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
	BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) TA Lärm (Technische Anleitung Lärm) BauGB (Baugesetzbuch) – Gewährleistung gesunder Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB	
Fläche	BauGB (Baugesetzbuch) – sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB	Inanspruchnahme einer geringen Fläche für eine neue bauliche Nutzung
Klima	Landschaftsprogramm Hamburg einschließlich Fachkarten wie „Grün Vernetzen“ und „Stadtklimaanalyse“ HmbKliSchG (Hamburgisches Klimaschutzgesetz) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 1 Abs. 5 und § 1a Abs. 5 BauGB Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) Klimaplan Hamburg	Festsetzungen zu Neu- und Ersatzpflanzgeboten bei Abgang von Bäumen
Luft	BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) Europäische Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881)	Überprüfung der Auswirkungen
Wasser	Wasserrahmenrichtlinie Regenwasserinfrastrukturanpassung (RISA) Hamburg WHG (Wasserhaushaltsgesetz) HWaG (Hamburgisches Wassergesetz) Flutschutzverordnung-HafenCity	Festsetzung zur Einleitung von Niederschlagswasser in die nächstliegenden Gewässer

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Boden	BBodSchG (Bundesbodenschutzgesetz) BBodSchV (Bundesbodenschutzverordnung)	Kennzeichnung der Flächen mit erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belasteten Böden Festsetzung zu Sicherungsmaßnahmen aufgrund von Bodengasen
Landschaft / Stadtbild	§ 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB Landschaftsprogramm Hamburg	Überprüfung der Auswirkungen auf das stadtbildprägende Lagerhausensemble und Welterbe Speicherstadt
Pflanzen/Tiere	Fachkarte Arten- und Biotopschutz BauGB (Baugesetzbuch) BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) FFH-RL (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) EU-VRL (Europäische Vogelschutzrichtlinie) BArtSchVO (Bundesartenschutzverordnung) RL-Pflanzenarten (Rote-Liste Pflanzenarten Hamburg / Deutschland) BaumSchVO (Hamburgische Baumschutzverordnung) Landschaftsprogramm, AuBS (Karte Arten- und Biotopschutz Hamburg), Biotopverbundplanung der FHH	Gutachterliche Bestandsaufnahme und Überprüfung der Auswirkungen Festsetzungen zum Artenschutz, insbesondere zu gebäudebrütenden Vögeln und Fledermäusen Überprüfung der Auswirkungen auf die Mauervegetation
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauG Hamburgisches Denkmalschutzgesetz Verordnung zur Gestaltung der Speicherstadt	Nachrichtliche Übernahme des Denkmalschutzes für die Speicherstadt und der Bodendenkmäler in die Planzeichnung.

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
		Kennzeichnung der archäologischen Vorbehaltsflächen in der Planzeichnung.

4.1.5. Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

- Stellungnahme des Denkmalschutzamtes der ehemaligen Kulturbehörde im Rahmen des Scoping per E-Mail vom 13.09.2012
- Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung im Rahmen des Scoping vom 17.09.2012 sowie Stellungnahme von Hamburg Wasser im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung zur Schmutzwasserbeseitigung vom 25.04.2017
- Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu Informationen aus dem Altlasthinweiskataster sowie zur Bodenluftbelastung vom Oktober 2012;
- Stellungnahme des Amtes für Agrarwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zu Informationen aus dem Altlasthinweiskataster sowie zur Bodenluftbelastung im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom April 2024 sowie ergänzende Stellungnahme per E-Mail vom 18.04.2024
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan HafenCity 12 vom Januar 2013;
- Aktualisierte Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan HafenCity 12 vom April 2024;
- Luftschadstoffprognose zum Bebauungsplan HafenCity 12 vom Januar 2013 sowie eine Stellungnahme des Institutes für Hygiene und Umwelt der ehemaligen Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Hintergrundbelastung vom November 2012;
- Aktualisierte Luftschadstoffprognose zum Bebauungsplan HafenCity 12 vom März 2024 sowie eine Stellungnahme des Amtes für Immissionsschutz und Betriebe der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft vom Januar 2024;
- Aktualisierte Luftschadstoffprognose zum Bebauungsplan HafenCity 12 vom März 2026, redaktionell korrigiert vom April 2026
- Ökologische Bestandsuntersuchung und Bewertung zum B-Plan Entwurf HafenCity 12 (Speicherstadt) vom November 2013 sowie Aktualisierung vom Februar 2024;
- Stellungnahme des Amtes für Immissionsschutz und Betriebe, Abteilung Abwasserwirtschaft der ehemaligen Behörde für Umwelt und Energie zur Entwässerung und zum Überflutungsnachweis im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 25.04.2017

- Stellungnahme des Amtes für Immissionsschutz und Betriebe, Abteilung Abwasserwirtschaft der ehemaligen Behörde für Umwelt und Energie zur Niederschlagsentwässerung im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 02.05.2017
- Stellungnahme des Amtes für Immissionsschutz und Betriebe, Referat Lärmschutz, der ehemaligen Behörde für Umwelt und Energie zum Lärmgutachten im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 27.04.2017
- Stellungnahme des Bezirksamtes Hamburg-Mitte, Abteilung technischer Umweltschutz, zum Lärmgutachten im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 28.04.2017
- Stellungnahme der ehemaligen Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Referat Gesundheit und Umwelt, zum Lärmgutachten und zu Luftschadstoffen im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 04.05.2017
- Stellungnahme der ehemaligen Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, zur Entwässerung und zum Niedrigwasserschutz im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung per E-Mail vom 04.05.2017
- Stellungnahme der ehemaligen Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Referat Luftreinhaltung, zum Luftschadstoffgutachten im Rahmen der ersten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 08.05.2017
- Stellungnahme des Helmsmuseums, Abteilung Bodendenkmalpflege, zu archäologischen Fundstellen im Plangebiet im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 28.03.2024
- Stellungnahmen des Amtes für Wasser, Abwasser und Geologie der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zur Entwässerung und zum Hochwasserschutz im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 04.04.2024, vom 15.04.2024 und vom 16.04.2024
- Stellungnahme des Amtes für Verbraucherschutz der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz zum Gesundheitsschutz im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 18.04.2024
- Stellungnahme des Amtes für Naturschutz und Grünplanung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zum Artenschutz im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 19.04.2024
- Stellungnahme des Denkmalschutzamtes der Behörde für Kultur und Medien zum Welt-erbe Speicherstadt im Rahmen der zweiten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 22.04.2024
- Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Amt für Energie und Klima zur Entbehrlichkeit der Festsetzung eines Anschluss- und Benutzungsgebotes an ein Wärmenetz im Rahmen der dritten Behörden- und TÖB-Beteiligung vom 07.05.2026

4.2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nachfolgend werden die Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes, die mit der Planung verbundenen Umweltauswirkungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung oder zum Ausgleich negativer Umweltauswirkungen für die einzelnen Schutzgüter dargestellt. Eventuelle Wechselwirkungen unter den Schutzgütern werden erläutert.

4.2.1. Schutzgut Luft

Im Kapitel „Schutzgut Luft“ wird insbesondere auf Luftschadstoffe und Abgase eingegangen. Der Aspekt Bodengase wird beim Schutzgut Boden und die klimatisch-lufthygienischen Aspekte beim Schutzgut Klima behandelt.

4.2.1.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Aufgrund der Nähe zur Innenstadt und zum Hafen besteht eine lufthygienische Vorbelastung der Speicherstadt.

Insbesondere aufgrund des stark befahrenen Straßenzugs Am Sandtorkai / Brooktorkai, der bestehenden Bebauungssituation und der erhöhten Hintergrundbelastung in der Innenstadt im Vergleich zu Stadtrandlagen Hamburgs wurden zur Beurteilung der lufthygienischen Situation Luftschadstoffuntersuchungen erstellt. Maßgeblich für den Umweltbericht ist die aktuellste Untersuchung vom März 2026, welche zu folgenden Ergebnissen kommt:

Die höchsten Belastungen innerhalb des Plangebietes wurden entlang des Straßenzugs Am Sandtorkai / Brooktorkai ermittelt. Als Jahresmittelwerte für das Prognosejahr 2030 wurden an den nächstgelegenen Gebäuden maximal $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 (Stickstoffdioxid), bis zu $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub- PM_{10} und bis zu $10,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub- $\text{PM}_{2,5}$ an den Häuserfassaden prognostiziert.

Im Ergebnis können daher die Jahres-Mittelwertgrenzwerte der 39. BImSchV¹ deutlich eingehalten werden.

Die Luftschadstoffuntersuchung ergab außerdem, dass aufgrund statistischer Zusammenhänge davon auszugehen ist, dass auch die Kurzzeitgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet eingehalten werden.

Im Dezember 2024 ist die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (EU) 2024/2881 in Kraft getreten, die ab 2030 deutlich abgesenkte Immissionsgrenzwerte für NO_2 und die Feinstaubfraktionen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ vorsieht. Aus diesem Grund erfolgt nachfolgend auch ein Vergleich mit den ab 2030 geltenden Immissionsgrenzwerten.

Der künftige Jahresmittelgrenzwert für PM_{10} in Höhe von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird eingehalten.

¹ Die Grenz- bzw. Zielwerte der 39. BImSchV wurden mit dem Ziel der Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit bzw. für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren entwickelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung definieren die Grenz- oder Zielwerte des Immissionsschutzrechtes den aktuellen Stand der Debatte des Gesundheitsschutzes. Insofern korrespondieren diese Vorgaben direkt mit den gesunden „Wohn- und Arbeitsverhältnissen“ des § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind immer dann als „gesund“ anzunehmen, wenn die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Grenz- oder Zielwerte gewährleistet ist.

Der künftige Jahresmittelgrenzwert für NO_2 in Höhe von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird überschritten. Dieser potenzielle ab 2030 auftretende lufthygienische Konflikt wird allerdings nicht durch Umsetzung des Bebauungsplans verursacht, da zum einen durch den B-Plan keine relevanten Veränderungen der Verkehrserzeugung bewirkt werden und zum anderen keine relevanten Änderungen des baulichen Bestandes der Speicherstadt erfolgen, die die Ausbreitungsverhältnisse beeinflussen.

Zudem wurde bezüglich des künftigen Jahresmittelgrenzwertes für $\text{PM}_{2,5}$ in Höhe von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eine leichte Überschreitung mit bis zu $10,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Allerdings wurde in der Untersuchung eine fachliche Einordnung dieses Berechnungsergebnisses vorgenommen. Nach dieser basiert die Emissionsermittlung für Feinstaub auf einem überschätzenden Ansatz mit Annahme einer mittleren Kurvigkeit der Fahrstrecke. Dies ist nach gutachterlicher Auffassung nicht gegeben, sondern es handelt sich im am höchsten belasteten Bereich um einen geraden Straßenabschnitt, von dem eine geringere Emissionsmenge zu erwarten ist. Eine Überschreitung des ab 2030 geltenden $\text{PM}_{2,5}$ -Jahresmittelgrenzwertes ist somit voraussichtlich nicht zu erwarten.

Eine Überschreitung der ab 2030 geltenden Kurzzeitgrenzwerte wurde nicht prognostiziert.

Die zusätzlichen lokalen Belastungen durch das Kreuzfahrtterminal am Überseequartier sind aufgrund der Entfernung für das Plangebiet irrelevant.

Südlich des Plangebiets in einer Entfernung von ca. 250 m befindet sich ein mit Erdgas betriebenes Heizwerk. Die maßgeblichen Richtwerte der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24. Juli 2002 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 511) wurden zum Zeitpunkt der Genehmigung an den direkt an das Heizwerk angrenzenden Gebäuden eingehalten. Eine Beeinträchtigung des Plangebiets ist unwahrscheinlich, da die Emissionen mit zunehmender Entfernung zum Schornstein durch Vermischung mit umgebender Luft stark verdünnt werden und der Schornstein zwischenzeitlich deutlich erhöht worden ist.

4.2.1.2 Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Eine gravierende Steigerung der Verkehrserzeugung wird durch den Bebauungsplan nicht ausgelöst, da lediglich zwei kleine Baufelder mit Gebäude-, beziehungsweise First- und Traufhöhen, die eine zwei beziehungsweise drei Geschossigkeit erwarten lassen, zusätzlich zum baulichen Bestand ausgewiesen werden. Die vorhandenen Gebäude der Speicherstadt werden bereits unterschiedlich genutzt. Mit dem Entwicklungskonzept Speicherstadt sind in Zukunft zudem keine erheblich verkehrserzeugenden Nutzungen vorgesehen. Der bestehende bauliche Bestand wird erhalten und nur um zwei kleine Baufelder ergänzt.

In der Folge sind auch keine Verschlechterungen der Luftschadstoffsituation des Plangebietes sowie seiner Umgebung aufgrund des Bebauungsplans zu erwarten. Langfristig ist aufgrund der allgemein fortsetzenden emissionsärmeren Technik im Verkehrs-, Industrie- und Gebäudesektor von einem Rückgang der Luftschadstoffbelastungen auszugehen.

4.2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Ab dem Jahr 2030 ist ggf. mit einer Überschreitung des dann geltenden Jahresmittelgrenzwertes für NO_2 zu rechnen. Sensible Wohnnutzungen lässt der Bebauungsplan nicht zu und leistet damit einen vorsorgenden Beitrag zur Verringerung der Betroffenheit (siehe § 2 Nummer 1.5).

Auf Festsetzungen über Vorgaben zur Belüftung der bestehenden Gebäude verzichtet der Bebauungsplan, da diese voraussichtlich nicht mit dem bestehenden Denkmalschutz vereinbar wären. Zudem würden derartige Festsetzungen erst dann greifen, wenn innerhalb der Bau- grenzen- und Baulinien neue Gebäude errichtet würden. Da dies nicht Ziel des Bebauungs- plans ist, würde eine entsprechende Festsetzung daher ins Leere laufen. Sofern ab dem Jahr 2030 daher tatsächlich Jahresmittelgrenzwertüberschreitungen festgestellt würden, wäre die- sen mit geeigneten verkehrlichen Maßnahmen zu begegnen (z.B. Maßnahmen zur Verkehrs- mengenreduzierung, Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Verbesserun- gen des Verkehrsflusses), die allerdings nicht durch einen Bebauungsplan bestimmt werden können.

Zusätzlich positiv auf das Schutzgut Luft wirken die festgesetzten Baumpflanzgebote (siehe § 2 Nummer 10).

4.2.2. Schutzgut Klima

Nach § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berück- sichtigen. Nach § 3 Absatz 1 KSG werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. Die Stadt Hamburg setzt sich nach § 4 Absatz 1 des Hmb- KliSchG das Ziel, bis 2030 die energiebedingten CO₂-Emissionen um 70 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Gemäß dem Ergebnis des Volksentscheids „Hamburger Zukunftsentscheid“ vom 12.10.2025 soll Hamburg bis zum Jahr 2040 „klimaneutral“ sein.

Bei dem Schutzgut Klima werden auch die bioklimatisch-lufthygienischen Aspekte sowie As- pekte der Klimafolgenanpassung betrachtet. Der Aspekt Luftschadstoffe wurde bei dem Schutzgut Luft (Kapitel 4.2.1) behandelt.

4.2.2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Der Hamburger Raum wird dem warmgemäßigten atlantischen Klimabereich zugeordnet, der durch ganzjährige milde Temperaturen aufgrund des Einflusses von Nordsee und Elbe geprägt ist. Charakteristisch sind feuchtkühle Sommer und relativ milde Winter. Von Bedeutung ist, dass der gesamte norddeutsche und Hamburger Raum zu den windreichen Gebieten mit der Hauptwindrichtung aus Süd-West zählt. Das Lokalklima des Plangebiets wird vor allem durch die Nähe zur Elbe und den Wasserflächen der Flotte, die sich durch das Plangebiet ziehen, bestimmt. Weiter prägend für das Lokalklima ist der sehr hohe Versiegelungsgrad der Land- flächen.

Aufgrund der starken Versiegelung und eher schwach ausgeprägten Durchgrünung des Plan- gebiets zählt das Plangebiet zu den bioklimatischen und lufthygienischen Belastungsräumen. Lokalklimatisch entlastend wirken die umgebenden Wasserflächen. Während sommerlicher Stillwetterlagen mit Hitzeperioden verringert sich die lokalklimatische Entlastungswirkung der Wasserflächen, da diese nächtlich die Umgebungstemperatur angleichen und nur noch ge- ringe Wärmelasten der Bebauung aufnehmen können. Im Zuge des Klimawandels sind ein Anstieg der Anzahl der Tage mit hohen Wärmebelastungen im Sommer und ein erhöhtes Nie- derschlagsaufkommen in den Wintermonaten zu erwarten.

4.2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Der mögliche Versiegelungs- und Überbauungsanteil wird durch den Bebauungsplan kaum verändert, da aus Denkmalschutzgründen eine bestandsorientierte Planung erfolgt. Es wird lediglich ein neues, vergleichsweise kleines Baufeld, östlich des Kesselhauses sowie ein noch kleineres Baufeld östlich des Block D ausgewiesen.

Klimarelevante Auswirkungen während der Bauphase werden von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Baumaschinen verursacht werden, welche unter anderem während des Verbrennungsprozesses Kohlendioxid (CO₂) emittieren werden. Hinzu kommen Emissionen durch Transporte von Baumaterialien zum Plangebiet und durch An- und Abtransporte von Bodenmaterialien.

Darüber hinaus werden in bzw. im Zusammenhang mit der Bauphase mittelbar Treibhausgasemissionen durch die Herstellung von Baumaterialien wie zum Beispiel Zement, Beton, Stahl, Glas oder Kunststoffe verursacht, da für den Herstellungsprozess der Materialien wiederum ein hoher Energieeinsatz erforderlich ist.

Beide Prozesse tragen zu den Emissionen des Sektors Nummer 2 „Industrie“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei.

Im Betrieb der im Plangebiet vorgesehenen bzw. bereits bestehenden Nutzungen werden Energiebedarfe für Heizung, Warmwasserversorgung, Beleuchtung und den Betrieb von technischen Anlagen benötigt sowie klimarelevante Emissionen verursacht, insbesondere Kohlendioxid (CO₂). Das Ausmaß der in der Betriebsphase verursachten Menge an CO₂ ist maßgeblich davon abhängig, welche Art der Erzeugung der benötigten Energie verwendet wird.

Durch die beiden neuen kleinen Baufelder kommt es kleinräumig zu einer Veränderung der Luftzirkulation und deren Umgebung. Es sind allerdings aufgrund der Kleinräumigkeit im Verhältnis zum jeweils umgebenden Gebäudebestand keine wesentlichen nachhaltigen Verschlechterungen des Lokalklimas zu erwarten.

Auswirkungen auf das übergeordnete Klimageschehen durch Umsetzung des Bebauungsplans können ausgeschlossen werden.

4.2.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Klimarelevante Auswirkungen während der Bauphase können durch den Einsatz möglichst kraftstoffsparender Baumaschinen und Lkw gemindert werden.

Die Minderung der mit der Herstellung von Baumaterialien verbundenen Treibhausgasemissionen kann durch die Verwendung von recycelten Materialien bzw. durch eine verringerte Menge des eingesetzten Betons (zum Beispiel durch Gradientenbeton) erfolgen. Die Ergreifung geeigneter Minderungsmaßnahmen in der Bauphase obliegt den Bauherren.

Die Festsetzung von Pflanzgeboten für Bäume wirkt lokalklimatisch entlastend und dient der Klimafolgenanpassung (vgl. § 2 Nummer 10). Durch die Festsetzung zur Erhaltung von Einzelbäumen und einer Baumreihe entlang der Straße St. Annenufer / Holländischer Brook wird zudem der langfristige Erhalt der klimatisch positiv wirkenden Bäume sichergestellt (vgl. § 2 Nummer 9).

4.2.3. Schutzgut Wasser

4.2.3.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Der Wasserkörper der Elbe wirkt tideabhängig auf das Grund- und Stauwasser im Plangebiet ein. Die Vorflut für das Gebiet bilden die Elbe und die Hafenbecken. Die im Plangebiet bestehenden Wasserflächen werden nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Die Grundwasserneubildungsrate ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades als sehr gering einzustufen.

Für das Gebiet der Speicherstadt besteht derzeit kein Hochwasserschutz. Dementsprechend liegt das Plangebiet im hochwassergefährdeten Bereich der Elbe.

4.2.3.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Eingriffe in die Land-Wasser-Grenze werden nicht vorbereitet.

Während der Bauphase für die Bebauung des zusätzlichen kleinen Baufelds östlich des Kesselhauses sowie des noch kleineren Baufelds östlich Block D ist zur Trockenhaltung der Baugrube ggf. eine Wasserhaltung und damit eine Entnahme von Grundwasser erforderlich, für die eine separate wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen ist.

Darüber hinaus wird Wasser für Betonarbeiten sowie zur Staubbinding bei trockenen und windigen Tagen benötigt.

Aufgrund der zusätzlichen Bodenversiegelung nach Bebauung der beiden kleinen Baufelder kommt es zu einer geringen Verringerung der Grundwasserneubildung im Plangebiet und zu einem erhöhten Abfluss von Niederschlagswasser. Die Auswirkungen sind aufgrund des geringen Umfangs allerdings nicht erheblich.

Während des Betriebs der unterschiedlichen Nutzungen in der Speicherstadt wird zudem Wasser für unterschiedliche Bedarfe benötigt (z.B. Trinkwasser, Wasserverbrauch im Büro, Wasserverbrauch für Reinigungsarbeiten, zur Bewässerung von Pflanzen und Bäumen in trockenen Perioden des Jahres).

4.2.3.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Das Ausmaß der Grundwasserhaltung sollte durch geeignete Maßnahmen in der Bauphase bestmöglich begrenzt werden. Gleiches gilt für den Einsatz von Wasser im Zuge von Betonarbeiten sowie für die Staubbinding.

Im Plangebiet sollte auf eine weitgehend sparsame Verwendung von Trinkwasser durch geeignete Maßnahmen oder wassersparende Betriebsweisen hingewirkt werden, um die Grundwasserreserven, insbesondere im Hinblick auf künftig zu erwartende längere Trockenperioden, bestmöglich zu schonen.

Für die Ableitung des Regenwassers wird festgesetzt, dass dieses in den weniger stark befahrenen Straßen direkt in das jeweils nächstliegende Gewässer einzuleiten ist (vgl. § 2 Nummer 4). Die stärker befahrenen Straßen sind benannt und von der Festsetzung ausgenommen.

Bei Bedarf sind gebäudebezogene bauliche Flutschutzmaßnahmen vorzusehen.

Sowohl mit der Bau- als auch der Betriebsphase sind insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten, wodurch auch keine speziellen Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen erforderlich sind.

4.2.4. Schutzgut Boden und Schutzgut Fläche

4.2.4.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

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

Der natürlich gewachsene Boden (grundwassernahe Marschböden) ist durch eine mehrere Meter hohe Aufschüttung des Geländes im Zuge des Baus der Speicherstadt bedeckt worden. Es handelt sich dabei um ein Spülfeld. Das Spülfeld wurde hinsichtlich der Gefährdungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser in 2003 / 2004 im Rahmen des Projektes Altspülfelder Hamburg-Mitte bearbeitet. Handlungsbedarf wurde nicht festgestellt (d.h. eine Gefährdung lag nicht vor). Im Ober- und Unterboden der Auffüllung befindet sich kein Schlick. Unterhalb der Auffüllung ist mit mächtigen Schlickeinsparungen (ursprüngliche Sedimente der Elbe aufgrund des früheren Flussverlaufs an dieser Stelle) zu rechnen. Generell ist im Spülkörper, insbesondere wenn Schlick angetroffen wird, von charakteristischen Verunreinigungen mit z.B. Schwermetallen, Arsen oder polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) auszugehen.

Unter der Auffüllung stehen Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde) des Elbtales in verschiedenen Mächtigkeiten an. Diese besitzen eine Mächtigkeit von mehr als 2 m. Es ist daher davon auszugehen, dass in diesen Weichschichten Bodengase (Methan und Kohlendioxid) gebildet werden.

Darüber hinaus befinden sich innerhalb des Plangebietes sieben weitere kleinräumige Altlastverdächtige Flächen, bei denen mit Bodenverunreinigungen zu rechnen ist:

- Farben und Lacke / Trümmergrundstück – Bereich Kehrwieder 7
- ehemalige Lackfabrik (Herstellung von Schiffsbodenanstrichen) – Bereich Kehrwieder 7
- Herstellung von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln – Bereich Am Sandtorkai 34
- Mineralöllagerung – Bereich Am Sandtorkai 32, 33, 34
- Chemisch-Pharmazeutische Fabrik und Großhandel – Bereich Am Sandtorkai 2
- ehemaliger metallverarbeitender Betrieb (Zerlegebetrieb für Munition) – Bereich Brooktorkai 10 Mineralöllagerung – Bereich Pickhuben 3

Bei allen Flächen gibt es nur den Hinweis auf eine altlastrelevante Nutzung, der nicht weiter untersucht wurde. Bei geplanten sensiblen Nutzungen oder Tiefbaumaßnahmen sind durch eine historische Recherche die Verdachtsmomente zu überprüfen.

Die Schadstoffe stellen im Rahmen der Gefahrenabwehr und bei der gegenwärtigen Nutzung keine Gefahr dar.

Das ca. 22,8 ha große Plangebiet umfasst bestehende Wasserflächen, Bauflächen und Straßenverkehrsflächen, die bereits weitgehend versiegelt und anthropogen genutzt sind.

4.2.4.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

In den Boden wird aufgrund der fast durchgängig bestandsgemäßen Festsetzungen kaum eingegriffen. Die mit dem Bebauungsplan vorbereitete neu für bauliche Nutzungen in Anspruch genommene Fläche eines Baufeldes östlich des Kesselhauses hat lediglich eine Größe von ca. 400 m². Ein weiteres zusätzliches Baufeld östlich des Block D hat eine Größe von nur ca. 220 m².

Der Versiegelungsgrad sowie die baulich in Anspruch genommene Fläche innerhalb des Plangebiets wird dementsprechend kaum verändert.

Bodengase aus den Weichschichten können bis in die oberflächennahen Bodenschichten aufsteigen und sich insbesondere unter versiegelten / bebauten Flächen anreichern.

4.2.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Die Um- bzw. Weiternutzung ehemaliger Hafen- und Logistikflächen bzw. -gebäude (Konversionsmaßnahme) entspricht grundsätzlich dem Gebot des flächensparenden Bauens und dem Prinzip der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Um Gefahren – insbesondere Explosionsgefahr (Methan) – durch die Bodengase zu vermeiden, sind bei der Neuerrichtung von Gebäuden bauliche Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung von Gasansammlungen und Gaseintritten vorzusehen.

Gassicherungsmaßnahmen können folgendermaßen aussehen:

- einer Sand- / Kiesfilterschicht unterhalb des Gebäudes,
- einer bis zur Geländeoberkante reichenden vertikalen Dränageschicht entlang der unterirdischen Gebäudewände zur Ableitung von eventuell anstehenden Gasen,
- gasdichten Abdichtungen aller unterirdischen Leitungsdurchführungen,
- der Vermeidung von gefangenen Räumen unterhalb der Sohle zur Sicherstellung der Gaswegsamkeit,
- Möglichkeiten zur Gasentweichung an der Geländeoberfläche.

Zur Sicherung dieser Maßnahmen ist in § 2 Nummer 5 festgesetzt: *Bei der Neuerrichtung von Gebäuden sind bauliche Gassicherungsmaßnahmen vorzusehen, die sowohl Gasansammlungen unter den baulichen Anlagen und den befestigten Flächen als auch Gaseintritte in die baulichen Anlagen verhindern.*

Die Landflächen des Plangebiets sind gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen (stoffliche Belastung aufgrund entsprechender Vornutzungen sowie Spülfeld) belastet sind.

Sollten bei Baumaßnahmen größere Schlickmengen angetroffen werden, ist mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Die Umlagerung von schlickhaltigem Boden und die Vermischung

von Schlick- und Sandlagen sind zu vermeiden. Der Transport von belastetem Erdaushub ist genehmigungspflichtig, die Entsorgung nachweispflichtig. Bei Baumaßnahmen ist das Amt für Agrarwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft einzuschalten.

Nach der Kampfmittelverordnung ist die Grundstückseigentümerin/der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin/der Veranlasser eines Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Abs. 2 KampfmittelVO).

4.2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz

4.2.5.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Das Plangebiet ist weitgehend vegetationsfrei. Es finden sich lediglich zwei Baumreihen entlang der Straßen St. Annenufer und Holländischer Brook, ein Einzelbaum auf dem Platz St. Annen und vier Bäume auf dem Platz vor dem Wasserschlösschen, Holländischer Brook/Ecke Dienerreihe. Kleinflächig finden sich Bereiche mit Spontanvegetation. Spezialisierte Pflanzenarten finden einen Lebensraum in den Kaimauern der Fleete und Kanäle.

Die ökologische Bestandserhebung wurde in Hinblick auf die artenschutzrechtlich relevanten Gruppen der Brutvögel und Fledermäuse sowie in Bezug auf die Mauervegetation aufgrund des möglichen Vorhandenseins gefährdeter oder seltener Pflanzenarten durchgeführt.

Die Erhebung ist zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Mauervegetation

Innerhalb der Kaimauern und Uferzonen konnten 3 Pflanzenarten der Roten Liste der Freien und Hansestadt Hamburg nachgewiesen werden (Mauerraute, Braunstieliger Streifenfarn, Gewöhnlicher Tüpfelfarn). Bei allen Pflanzenarten handelt es sich um Farne. Die Mauerraute wurde hierbei zahlen- und flächenmäßig mit Abstand am häufigsten angetroffen.

Brutvögel

Innerhalb des Plangebietes wurden 7 Brutvogelarten festgestellt (Blaumeise, Buchfink, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Mauersegler, Straßentaube). Mit Ausnahme des Haussperlings, der landesweit als gefährdet geführt wird, sind sämtliche Arten landes- und bundesweit ungefährdet. Eine Besonderheit stellt der Mauersegler als Gebäudebrüter mit speziellen Ansprüchen dar. In den Gebäuden nördlich des Broktorkais wurden mindestens 73 Brutpaare nachgewiesen, die eine Kolonie bilden. Die Mauersegler nutzen die Notentwässerungsrohre der Speicherböden, die heute keine Funktion mehr besitzen, allerdings aus Denkmalschutzgründen beibehalten werden. Für den Haussperling, ebenfalls Gebäudebrüter, ist im kurzfristigen Bestandstrend ein deutlicher Bestandsrückgang in Hamburg zu verzeichnen, in der Speicherstadt wurde jedoch eine Population von 33 Brutpaaren gefunden.

Fledermäuse

Insgesamt konnten 5 Fledermausarten nachgewiesen werden (Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus). Bedeutend für die Speicherstadt hinsichtlich der Individuenanzahl sind Zwerg- und Wasserfledermaus.

Bei den nachgewiesenen Arten handelt es sich um siedlungstypische Arten, sodass sich deren Quartiere vermutlich im innerstädtischen Umfeld der Speicherstadt befinden. Überwiegend wird die Speicherstadt als Jagdgebiet genutzt. Bei der Begehung der Speicherböden und Keller konnten keine Nachweise von Fledermausquartieren erbracht werden.

4.2.5.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mauervegetation

Für die Ansiedlung der Farne an den Kaimauern sind Risse in den Mauern und Fugen entscheidend. Da die Planung den Erhalt der Fleete, Kanäle und Kaimauern vorsieht, verursacht der Bebauungsplan keine negativen Auswirkungen auf den Lebensraum. Hinsichtlich notwendiger Kaimauersanierungserfordernisse ergeben sich zu berücksichtigende Aspekte (siehe Kapitel 4.2.5.3).

Brutvögel

Das erfasste Brutvogelspektrum spiegelt das typische Arteninventar der dicht bebauten Innenstädte wider. Da die Planung den Erhalt der Fleete, Kanäle, Kaimauern und der historischen Bausubstanz vorsieht, verursacht der Bebauungsplan keine negativen Auswirkungen auf den Lebensraum. Hinsichtlich notwendiger Sanierungserfordernisse ergeben sich zu berücksichtigende Aspekte (siehe Kapitel 4.2.5.3).

Fledermäuse

Das erfasste Arteninventar ist siedlungstypisch. Da die Planung den Erhalt der Fleete, Kanäle, Kaimauern und der historischen Bausubstanz vorsieht, verursacht der Bebauungsplan keine negativen Auswirkungen auf den Lebensraum. Hinsichtlich notwendiger Sanierungserfordernisse ergeben sich zu berücksichtigende Aspekte (siehe Kapitel 4.2.5.3).

4.2.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Für das Plangebiet werden allgemein die gesetzlichen Normen zum Schutz von Flora und Fauna bei Baumaßnahmen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen beachtet.

Mauervegetation

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich auch nach erfolgten Kaimauersanierungen wieder Farne ansiedeln werden. Dies kann an neuen Kaimauern beobachtet werden, z. B. an den südlichen Kaimauern des Zollkanals. Laut dem Gutachten zur ökologischen Bestandsuntersuchung und Bewertung ist das Vorhandensein von Mauerrissen für die Besiedlung der Mauern durch die Mauerraute (und die übrigen Farne) entscheidend, da die Pflanzen nicht in der Lage sind, durch ihr Wurzelsystem selbstständig Risse in den Mauern zu erzeugen. Der Prozess kann durch das Vorsehen einer die Besiedelung fördernden Fugenstruktur bei der Sanierung unterstützt werden, indem z. B. die Tiefe und Materialität der Fugen variiert wird. Das Gutachten stellt heraus, dass die Sanierungen der betreffenden Mauerabschnitte in der Speicherstadt nicht in einem engen zeitlichen Zusammenhang stattfinden, sondern zeitlich gestaffelt vorgenommen werden sollten. Diese zeitliche Staffelung soll das Bestehen einer geeigneten „Spenderpopulation“ sichern, um von dort aus nach Sanierung wieder neu entstehende Lebensräume zu besiedeln. Die konkrete Ausgestaltung der zeitlichen Sanierungsabfolge und der Maßnahmen an den Kaimauern selbst werden in den wasserrechtlichen

Genehmigungsverfahren geregelt. Vor anstehenden Mauerwerkssanierungen ist zu prüfen, ob eine Verwendung von Kalk- statt Zementmörtel seitens der Hamburg Port Authority (HPA) und des Denkmalschutzes auch für bestimmte Kaimauerbereiche der Speicherstadt möglich wäre.

Die konkrete Prüfung und Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Mauervegetation erfolgt im Genehmigungsverfahren.

Brutvögel

Die vom Mauersegler genutzten vorhandenen Röhrenöffnungen stehen unter Denkmalschutz und sollen auch bei künftigen Sanierungsarbeiten nicht verfüllt werden (vgl. § 2 Nummer 6). Das Gutachten zur ökologischen Bestandsuntersuchung und Bewertung empfiehlt, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen, ob Arbeiten innerhalb der Brutzeit der Vögel (Ende April bis Anfang August) an den entsprechenden Fassaden versagt werden können. Zudem sollte ebenfalls im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft werden, während dieses Zeitraums Abdeckungen der Röhren durch Netze, Werbebanner oder ähnlichem zu untersagen.

Bei einem Eingriff in die Speicherblöcke V und X mit dauerhaftem Verlust der Niststätten der Mauersegler sind entsprechende Nisthilfen für diese Art in gleicher Anzahl zu ersetzen. Da die Annahme neue Nisthöhlen durch den Mauersegler zum Teil einige Jahre beanspruchen kann, sollten Eingriffe in die relevanten Fassadenbereiche sehr restriktiv gehandhabt werden.

Aufgrund der an Block O nachgewiesenen Haussperlingsbruten in den Klinkerlöchern der Fassadenornamente weist das Parkhaus am Sandtorkai eine sehr hohe Wertigkeit auf. Diese Löcher dürfen nicht verfüllt oder verhängt werden, um die Brutstätten zu schützen (vgl. § 2 Nummer 7). Bei dauerhaftem Verlust der Niststätten der Sperlinge sind entsprechende Nisthilfen in gleicher Anzahl zu ersetzen.

Fledermäuse

Die vorhandenen Baumreihen an den Straßen St. Annenufer und Holländischer Brook werden durch ein Erhaltungsgebot im Bebauungsplan gesichert und bleiben als Jagdhabitat damit dauerhaft für die Fledermäuse erhalten (vgl. § 2 Nummer 8). Durch die Nachpflanzung der historischen Baumreihe auf dem St. Annen Platz wird dieses Jagdhabitat noch vergrößert (vgl. § 2 Nummer 10). Da Brückenwiderlager ein potentielles Balz- und Zwischenquartier darstellen, empfiehlt das Gutachten zur ökologischen Bestandsuntersuchung und Bewertung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen, ob notwendige Arbeiten zum Schutz der Fledermäuse an den Brückenwiderlagern außerhalb der Zeiten zwischen April und September zu erfolgen haben. Außerdem ist in den Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob auf nächtliche Bautätigkeit verzichtet werden muss und ob die Baustellen nachts nicht beleuchtet werden dürfen. Sofern aus Sicherheitsgründen eine bauzeitliche Beleuchtung vorgesehen ist, sollte diese auf die Bauflächen beschränkt werden; an die Bauflächen angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen sollten unbeleuchtet bleiben.

Zudem sind Außenleuchten mit geeigneten Maßnahmen zum Insektenschutz auszustatten. Die Lichtverschmutzung soll möglichst geringgehalten werden, eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf die Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist zu unterbinden (vgl. § 2 Nummer 10). Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Außenleuchten die Schifffahrt

auf den Fleeten und Kanälen nicht blenden oder beeinträchtigen und nicht zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen führen dürfen.

Zur Vermeidung von Vogelschlag sind alle Glasflächen der Gebäude, deren Anteil an der Fassade größer als 75 % ist oder die zusammenhängend mehr als 6 m² ergeben, mit geeigneten Maßnahmen erkennbar für das Vogelauge zu strukturieren bzw. als Hindernis sichtbar zu machen (vgl. § 2 Nummer 11). Die konkrete Prüfung und Festsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen sowie zur Reduzierung von Lichtemissionen zum Schutz von Zugvögeln erfolgt ggf. im Baugenehmigungsverfahren.

Die konkrete Prüfung und Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse, zur Reduzierung von Lichtemissionen zum Schutz von Insekten und Vogelschlag an Glasflächen erfolgt im Genehmigungsverfahren.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Maßnahmen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt im Einklang mit den Belangen des Denkmalschutzes (Welterbe) umzusetzen sind.

4.2.6. Schutzgut Landschaft und Stadtbild

4.2.6.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Die Strukturen der Speicherstadt mit der Verteilung von Land- und Wasserflächen, wie sie für die Hafenflächen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts typisch waren, haben eine hohe Bedeutung für die Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Elbe und des Hamburger Hafens. Die historischen Kaianlagen und monumentalen Speichergebäude sind wichtige Bestandteile des Stadt- und Landschaftsbildes.

4.2.6.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Da der Bebauungsplan auf die Erhaltung des Stadt- und Landschaftsbildes abzielt und die beiden festgesetzten Baufelder die historischen Abmessungen aufnehmen, sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

4.2.6.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Eingriffe werden vermieden, indem der Bebauungsplan über Festsetzungen von Baulinien, Baugrenzen sowie Geschossigkeiten, Gebäudehöhen, First- und Traufhöhen den Bestand festschreibt.

4.2.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

4.2.7.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Die Speicherstadt ist als Teil des Welterbes „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ ein Kulturdenkmal allerersten Ranges. Sie steht seit dem 15. Mai 1991 unter Ensemblechutz. Dies schließt sowohl historische als auch Bauten der Wiederaufbauphase ein. Straßen und Freiflächen sowie die Kanäle und Kaimauern sind ebenso Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles. Um die Gebäude und Außenbereiche noch besser schützen zu können, wurde am 5. August 2008 eine Gestaltungsverordnung erlassen, die derzeit in Abstimmung mit der BKM überarbeitet wird.

Darüber hinaus sind im Plangebiet archäologische Fundstellen bekannt, die als Bodendenkmäler geschützt sind. Zudem können sich im Boden bislang unbekannten Bodendenkmäler befinden.

4.2.7.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Da der Bebauungsplan auf die Erhaltung der historischen Speicherstadt abzielt, für die festgesetzten Baufelder die historischen Abmessungen als Höchst- oder zwingendes Maß aufnimmt und eine Verträglichkeit zukünftiger Bauvorhaben mit dem Denkmalschutz und dem Welterbestatus gegeben sein muss, sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

4.2.7.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Maßnahmen in Bezug auf Kultur- oder Sachgüter sind nicht erforderlich.

4.2.8. Schutzgut Mensch

Bei dem Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit werden die Aspekte Lärm, Erschütterungen sowie Erholung behandelt. Der Aspekt Luftschadstoffe ist bei dem Schutzgut Luft, der Aspekt Bodengase bei dem Schutzgut Boden berücksichtigt.

4.2.8.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Lärm

Die Speicherstadt wird aufgrund unterschiedlicher Straßenverkehrswege, dem Hafengebiet und im Plangebiet selbst vorhandenen Quellen von Lärm belastet.

Zum Bebauungsplanverfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung angefertigt und aktualisiert. Maßgebend für die nachfolgend zusammenfassend dargestellten Untersuchungsergebnisse ist die aktuellste Fassung der Untersuchung vom März 2024:

Gewerbelärm

Während der Tagzeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) wird der maßgebliche Immissionsrichtwert (IRW) der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BANz. AT 08.06.17 B5) von 60 dB(A) für Kerngebiete fast im gesamten Plangebiet eingehalten. Eine Ausnahme bildet lediglich das Parkhaus in der Speicherstadt. Dort befinden sich aber keine schutzbedürftigen Aufenthaltsräume, sodass die an den Fassaden des Parkhauses ermittelten Richtwertüberschreitungen nicht von Relevanz sind.

Während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) wird der maßgebliche IRW der TA Lärm von 45 dB(A) für Kerngebiete im Plangebiet teilweise nicht eingehalten. An einigen Gebäuden in den Obergeschossen wurden geringe nächtliche Überschreitungen berechnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus den Emissionsansätzen, die für das Hafengebiet gewählt worden sind.

Verkehrslärm

Die höchsten Straßenlärmbelastungen ergeben sich entlang der Straßen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Auf dem Sande und Bei St. Annen mit Pegeln oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Belastung ergibt sich stellenweise - trotz moderater Verkehrsmengen -

aufgrund des Kopfsteinpflasterbelags. Für die meisten Gebäude sind allerdings lärmabgewandte Seiten vorhanden, an denen die Pegel deutlich niedriger liegen.

Erschütterungen

Südwestlich des Plangebiets verläuft in einem Abstand von ca. 90 m zum nächsten Gebäude die unterirdische U-Bahn-Trasse der Linie U4. Nordöstlich des Plangebiets verläuft zudem in einem Abstand von ca. 110 m zum nächsten Gebäude die unterirdische U-Bahn-Trasse der Linie U1. Die Abstände sind ausreichend groß, sodass relevante Erschütterungseinwirkungen auf die vorhandenen bzw. vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet nicht zu erwarten sind.

Erholung und sonstige Bedeutung für den Menschen

Das Plangebiet ist derzeit für den Menschen als Arbeitsstättenstandort und für die Freizeitgestaltung von Bedeutung. Eine Wohnnutzung findet nicht statt. Die Speicherstadt beherbergt zahlreiche touristische Attraktionen und wird auch wegen ihres Welterbestatus von zahlreichen Besucherinnen und Besuchern frequentiert.

4.2.8.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die Speicherstadt soll hinsichtlich ihrer Nutzungsvielfalt zu einem belebten innerstädtischen Quartier weiterentwickelt werden. Aufgrund der Hochwasserschutzbestimmungen, der Belange des Denkmalschutzes und der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse wird eine Wohnnutzung ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 1.5).

In Hinblick auf die Berechnungsergebnisse zum Industrie- und Gewerbelärm wären u.U. die Nachtrichtwertüberschreitungen problematisch, da Beherbergungsstätten ausnahmsweise zulässig sind (vgl. § 2 Nummer 1.4).

Die Richtwertüberschreitungen resultierenden allerdings aus modell-theoretischen Gründen im Zusammenhang mit den angesetzten pauschalierten flächenbezogenen Lärmemissionsansätzen der Hafenflächen, die die maximal zulässige Lärmerzeugung berücksichtigt, die sowohl die Hafenplanungsverordnung Kleiner Grasbrook / Steinwerder erlaubt als auch einen hohen Emissionsansatz für nicht in ihrer Emissionsleistung beschränkte Hafen- und Gewerbeflächen beinhaltet. Ein grundsätzlicher schalltechnischer Konflikt ist daher nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund des recht großen Abstandes zum Hafengebiet (900 – 1.000 m) und der dazwischen befindlichen HafenCity ist dem Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG, nach dem bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen so weit wie möglich vermeiden werden sollen, genüge getan.

4.2.8.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Vor dem Hintergrund der teilweise vorliegenden hohen Verkehrslärmbelastung wird eine Festsetzung zum Schutz vor Lärm durch passive Maßnahmen getroffen. Dabei wird berücksichtigt, dass eine Wohnnutzung ausgeschlossen wird (vgl. § 2 Nummer 1.5) und Beherbergungsbetriebe ausnahmsweise zulässig sind (vgl. § 2 Nummer 1.4). Darüber hinaus sind aktive Schallschutzmaßnahmen wie Wände oder Wälle entlang der dominant einwirkenden Straßen aus stadtbildgestalterischen und denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht umsetzbar.

Für alle Nutzungen wird daher in § 2 Nummer 2 festgesetzt:

„Für alle Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Es ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung eines mittleren Innenschallpegels von 40 dB(A) in Aufenthaltsräumen tagsüber (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) bei geschlossenen Außenbauteilen sicherzustellen. Zudem ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung eines mittleren Innenschallpegels von 30 dB(A) in Aufenthaltsräumen nachts (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) bei geschlossenen Außenbauteilen sicherzustellen, soweit eine im Nachtzeitraum schutzwürdige Nutzung, wie zum Beispiel Gästezimmer eines Beherbergungsbetriebes, besteht.“

Die Festsetzung berücksichtigt, dass die großen Tiefen der vorhandenen Gebäude es in der Regel nicht ermöglichen, dass sämtliche schutzbedürftigen Aufenthaltsräume zu lärmabgewandten Gebäudeseiten orientiert werden können. Zudem wird durch die Schallschutzmaßnahmen neben dem Verkehrslärm auch gering einwirkender Hafen- und Gewerbelärm gemindert.

4.3. Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

4.3.1. Bau des geplanten Vorhabens einschließlich Abrissarbeiten

Für die Bauphase können zu großen Teilen keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen im Grundsatz die Regelungen der nachgelagerten Genehmigungsebenen, so dass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund von Baustellen- oder Sanierungstätigkeiten wirksam vermieden werden können. In Kapitel 4.2 wurde bei einzelnen Schutzgütern auf Maßnahmen während Bau- oder Sanierungsarbeiten eingegangen.

4.3.2. Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Zur Art und Menge der Abfälle, die im Plangebiet anfallen, können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Ihre umweltschonende Beseitigung und Verwertung werden durch entsprechende fachgesetzliche Regelungen sichergestellt.

4.3.3. Eingesetzte Techniken und Stoffe

Zu den eingesetzten Techniken und Stoffen, die in den durch die Planung ermöglichten Vorhaben verwendet werden, können keine konkreten Angaben gemacht werden. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass es bei Bau- oder Sanierungsarbeiten im Plangebiet zum Einsatz etwaiger Gefahrenstoffe und damit zu negativen Auswirkungen auf die Umweltbelange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB kommt. Auf der Planungsebene nicht absehbare Umweltauswirkungen sind auf der Zulassungsebene zu prüfen.

4.3.4. Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Die Planung ermöglicht keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht. Die angemessenen Sicherheitsabstände zu derzeit bestehenden Störfallbetrieben im Hafengebiet werden eingehalten. Gebäudebezogene Flutschutzmaßnahmen sind bei Bedarf vorzusehen.

4.4. Planungsalternativen und Nullvariante

Nachfolgend werden die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans dargestellt.

4.4.1. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Nutzungskonzeption basiert auf dem Entwicklungskonzept für die Speicherstadt von Juni 2012 (siehe Ziffer 3.3.2). Sinnvolle Planungsalternativen bestehen nicht.

Die Umnutzung bestehender Gebäude und versiegelter Flächen entspricht dem Gebot des Flächensparenden Bauens und ist eine Maßnahme der Innenentwicklung. Unter Beachtung von Umweltaspekten ist die Planung daher positiv zu bewerten.

4.4.2. Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung der Planung zur Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten (Nullvariante) würde sich der Umweltzustand des Plangebietes nicht wesentlich verändern, da der Erhalt der Speicherstadt als Ensemble denkmalschutzrechtlich wie auch auf Basis des Status des Welt-erbes gesichert ist.

4.5. Zusätzliche Angaben

4.5.1. Beschreibung der verwendeten Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Die wichtigsten Merkmale der im Rahmen der Umweltprüfung verwendeten technischen Verfahren werden in den jeweiligen Fachgutachten bzw. bei den einzelnen Schutzgütern beschrieben. Sie entsprechen dem gegenwärtigen Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden. Die für die Umweltprüfung auf der Ebene des Bebauungsplans erforderlichen Erkenntnisse liegen vor, soweit sie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans in angemessener Weise verlangt werden können. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten, insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor.

4.5.2. Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

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

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.5.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Anlass der Planung, Gutachten, Untersuchungsraum, Standort und Alternativen

Das Plangebiet der Speicherstadt war ein Teil des Hafengebietes. Nunmehr wird die Speicherstadt zunehmend zu einem Bindeglied zwischen Innenstadt und HafenCity. Langfristig wird daher eine Mischung aus Büro-, Kultur-, Freizeit- und Lagernutzung angestrebt. Die historische Bausubstanz soll hierbei nicht zuletzt auf Grund des Welterbestatus gewahrt werden.

Es liegen Untersuchungen bzw. Fachstellungnahmen zu den Themen Lärm, Luftschadstoffe, Boden und Ökologie vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen für die Umweltprüfung sind nicht aufgetreten.

Standort- oder Planungsalternativen für die Speicherstadt bestehen nicht. Die Nutzungskonzeption basiert auf dem Entwicklungskonzept für die Speicherstadt von Juni 2012.

Die Umnutzung bestehender Gebäude und versiegelter Flächen entspricht dem Gebot des Flächensparenden Bauens und ist eine Maßnahme der Innenentwicklung. Unter Beachtung von Umweltaspekten ist die Planung daher positiv zu bewerten.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde sich der Umweltzustand des Plangebietes nicht wesentlich verändern, da der Erhalt der Speicherstadt als Ensemble denkmalrechtlich gesichert ist.

Schutzgüter Luft und Klima

Es besteht eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltenden maßgeblichen Grenzwerte werden nicht überschritten. Allerdings ist eine Überschreitung für einen ab dem Jahr 2030 geltenden Grenzwert möglich. Diese Grenzwertüberschreitung wird nicht durch den Bebauungsplan verursacht und muss bei Bedarf mit Maßnahmen außerhalb des Bebauungsplans, z.B. durch verkehrsplanerische Maßnahmen, vermieden werden.

Aufgrund der weitgehend bestandsgemäßen Ausweisungen des Bebauungsplans wird sich der Versieglungs- und Überbauungsgrad kaum verändern. Erhebliche Auswirkungen auf das Klima werden daher nicht hervorgerufen.

Schutzgüter Boden, Fläche und Wasser

Der Boden ist stark anthropogen geprägt. Darüber hinaus ist eine Bildung von Bodengasen in kritischen Mengen wahrscheinlich, weshalb eine Festsetzung zu notwendigen Gassicherungsmaßnahmen getroffen wird. Des Weiteren sind Altlastverdachtsflächen innerhalb des Plangebietes vorhanden.

Aufgrund der stofflichen Belastung der Böden wird das Plangebiet als bodenverunreinigte Fläche gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet.

Die Planung beeinflusst die Grundwassersituation, die Land-Wasser-Grenzen und die Versiegelungsrate nicht.

Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

Schutzgüter Pflanzen und Tiere einschließlich der biologischen Vielfalt

Das Plangebiet ist weitgehend vegetationsarm. Seltene / gefährdete Farnpflanzen befinden sich an den Kaimauern bzw. Uferzonen. Das Vogel- und Fledermausinventar ist siedlungstypisch. Hervorzuheben ist eine lokale Kolonie des Mauerseglers und brütende Haussperlinge im Plangebiet, deren Brutstätten geschützt werden (vgl. § 2 Nummer 6 bzw. 7).

Da die bestehenden Kanäle, Fleete, Kaimauern und die historische Bausubstanz erhalten bleiben sollen, wird in den Lebensraum für Flora und Fauna nicht negativ eingegriffen. Positiv zu bewerten ist, dass die bestehende Baumreihe an den Straßen St. Annenufer und

Holländischer Brook durch die Festsetzung im Bebauungsplan dauerhaft erhalten werden muss (vgl. § 2 Nummer 8) und die historische Baumreihe am St. Annenplatz mit sechs Bäumen als neu anzupflanzen festgesetzt wurde (vgl. § 2 Nummer 9). Zum Schutz wildlebender Arten ist eine Festsetzung zur artenfreundlichen Beleuchtung getroffen worden (vgl. § 2 Nummer 10) sowie eine vogelfreundliche Glasflächengestaltung festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 11).

Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild

Die Strukturen mit der hafentypischen Verteilung von Land- und Wasserflächen, alter Kaianlagen und der monumentalen Speichergebäude sind wichtige Bestandteile des Stadt- und Landschaftsbildes. Sie haben hohe Bedeutung für die Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Elbe und des Hamburger Hafens.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild sind nicht zu erwarten.

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

Die Speicherstadt ist als Teil des Welterbes „Speicherstadt und Kontorhausviertel mit Chilehaus“ ein Kulturdenkmal allerersten Ranges. Sie steht seit 1991 unter Denkmalschutz, seit 2008 gibt es darüber hinaus eine Gestaltungsverordnung und seit 2015 ist die Speicherstadt in der Welterbeliste geführt. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

In Bezug auf die Verkehrslärmbelastung werden Lärmschutzfestsetzungen getroffen.

Derzeit entwickelt sich die Speicherstadt zu einem vielfältigen Arbeitsstättenstandort und beherbergt mehrere gastronomische und touristische Attraktionen. Diese Entwicklung soll unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer, stadtbildprägender und umweltrelevanter Themen weiter unterstützt und gestärkt werden. Hierzu sind auch die Verkehrsflächen in Teilen neu zu ordnen.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten.

Monitoring

Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

5. Planinhalt und Abwägung

Der Bebauungsplan HafenCity 12 / Hamburg-Altstadt 48 sichert planungsrechtlich im Wesentlichen den vorhandenen, denkmalgeschützten und seit 2015 auch in die Welterbeliste aufgenommenen Bestand der historischen Speicher. Zu diesem Zweck werden die Bestandsgebäude durch Festsetzungen zu Maß und Art der baulichen Nutzung im Sinne der Baunutzungsverordnung (BauNVO 2017) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6) festgeschrieben. Weiterhin sichert der Bebauungsplan über die Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen eine enge Verbindung zur HafenCity wie auch zur Altstadt nördlich der Speicherstadt. Außerdem bietet der Bebauungsplan durch die getroffenen Festsetzungen zur Art der Nutzung Entwicklungsmöglichkeiten an. Ziel ist der denkmalgerechte Erhalt der Speicherstadt, ihre Belegung und

Nutzungsdurchmischung entsprechend der planerischen Vorstellung eines gemischt genutzten, innerstädtischen Quartiers unter Beachtung des Welterbestatus.

Darüber hinaus wird dem Ziel, eine öffentliche Promenade für den Fußverkehr südlich des Zollkanals und des Binnenhafens zu schaffen und hier eine attraktive Wegeführung sowie Flächen zum Verweilen zu integrieren, durch Ausweisung einer rund 7 m breiten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und des Gehrechts entlang des Zollkanals und Binnenhafens Rechnung getragen.

Die Freiräume wurden seit der Entstehungszeit ebenfalls als Logistik- und Verkehrsflächen genutzt. Daher gab es traditionell keine ausgeprägten Grünflächen, sondern **nur vereinzelt fleetbegleitende Baumreihen** oder Einzelbäume. Auf Grund dieser historischen Beschaffenheit und des Denkmalschutzes sowie des Welterbestatus sind lediglich Anpflanzfestsetzungen für Einzelbäume entsprechend der historischen Pläne und Fotos sowie Erhaltungsfestsetzungen zu bestehenden Einzelbäumen an historischen Standorten vorgenommen worden.

Weitere Regelungsinhalte des Bebauungsplans betreffen aus dem Umweltbericht abgeleitete, überwiegend vorsorglich zu treffende Festsetzungen, wie etwa der Schutz bestimmter Mauersegler- und Sperlingshabitate, Jagdhabitate von Fledermäusen oder Gassicherungsmaßnahmen sowie Lärmschutzmaßnahmen.

Den einzelnen Planinhalten vorausgeschickt ist die herausragende Bedeutung des Denkmalschutzensembles und Welterbes Speicherstadt. Bei allen baulichen Eingriffen und Veränderungen an den Gebäuden, Oberflächen und an den Kaimauern sowie bei sonstigen Vorhaben und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und des Welterbes zu berücksichtigen. **Gemäß den Anforderungen der UNESCO zur Sicherung des Welterbestatus** ist daher für die jeweiligen zukünftigen Eingriffe, **die eine negative Auswirkung auf das Welterbe vermuten lassen**, in einem evaluierenden Verfahren die Kulturerbe-Verträglichkeit zu prüfen. **Hierzu erfolgt eine Vorabesinschätzung durch das Denkmalschutzamt.**

5.1. Art der Nutzung

Durch die Kerngebietsausweisung wird der Idee eines verbindenden, lebendigen Viertels mit einer gemischten Nutzung Rechnung getragen. Die Nutzungsmischung zielt dabei auf die Durchmischung von Arbeiten, Gastronomie und Kultur ab. In der Speicherstadt sind zukünftig neben den denkmalgerechten Lager- und Logistikbetrieben insbesondere Büros, Dienstleistungen, kreative und kulturelle Nutzungen, Freizeitnutzungen, Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen. In der Speicherstadt sollen auch zukünftig Lagerreiebetriebe weiterexistieren, da diese die historische Nutzung der Speicherstadt bilden und nach wie vor im Stadtraum erlebbar bleiben sollen. Die in der Speicherstadt vorhandenen Betriebe verursachen weder hohe Lärm- oder Schadstoffimmissionen noch unverträglichen Anlieferverkehr. Sie können daher als nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe angesehen werden und sind als solche allgemein zulässig. Auch neue Lagereiebetriebe mit vergleichbarem Nutzungscharakter und geringer Störwirkung sind im denkmalrechtlichen Rahmen zulässig. Diese gemischte Innenstadt-nutzung entspricht von ihrer Gebietscharakteristik einem Kerngebiet nach BauNVO 2017. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.

Gleichzeitig sollen mit den folgenden textlichen Festsetzungen einzelne Nutzungen ausgeschlossen werden oder nur ausnahmsweise zulässig sein, um in Verbindung mit dem Denkmalrecht sowie dem Schutzstatus des Welterbes eine verbindliche Bestandssicherung der vorhandenen und historischen Speicherstadt auf bauplanungsrechtlicher Ebene vorzunehmen.

„Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummern 1 und 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO 2017) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6) sind unzulässig. Großflächige Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 der BauNVO 2017 sind ausnahmsweise zulässig.“ (vgl. § 2 Nummer 1.1). Aus städtebaulicher Sicht ist ein Einfügen in die speziellen Gebäude und die Charakteristika der Speicherstadt unabdingbar, um die Geschichte und Bedeutung des Ortes zu erhalten. Durch die Festsetzung der ausnahmsweisen Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 BauNVO 2017 wird gewährleistet, dass die zukünftigen Nutzungen sich verträglich in die bestehenden, denkmalgeschützten Gebäude einfügen und das städtebauliche Ensemble gewahrt bleibt. Bei der Entscheidung zur Ausnahme soll auch zu berücksichtigen sein, dass das Vorhaben sich auf Grund seiner Ausprägung im Hinblick auf die Gestaltung wie auch Nutzung in das Gesamtbild der Speicherstadt integrieren lässt. Hierfür sind auch die Anforderungen der Gestaltungsverordnung sowie des Denkmalschutzes aber auch ein für das Welterbe verträgliches Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe werden ausgeschlossen, da ihre Ansiedlung mit dem denkmalgeschützten Bestand nicht vereinbar ist und die Nutzung ein nicht verträgliches Verkehrsaufkommen verursachen würde.

„Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen sind unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 der BauNVO 2017 werden ausgeschlossen“ (vgl. § 2 Nummer 1.2), so dass Tankstellen im Geltungsbereich des Bebauungsplans grundsätzlich unzulässig sind. Der Ausschluss von Tankstellen soll verhindern, dass sich im Geltungsbereich langfristig Nutzungen ansiedeln können, die dauerhaft neben der bestehenden Verkehrsbelastung zusätzlich starken Zu- und Abfahrtsverkehr verursachen. Ziel ist es viel mehr dem Status des Welterbes Rechnung zu tragen und innerhalb der Speicherstadt den Fuß- und Radverkehr zu stärken und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

„Spielhallen, Wettbüros und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), zuletzt geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77), die der Aufstellung von Spielgeräten mit oder ohne Gewinnmöglichkeit dienen, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie Diskotheken sind unzulässig. Andere Vergnügungsstätten sind ausnahmsweise zulässig.“ (vgl. § 2 Nummer 1.3). Im Bereich der Speicherstadt sollten andere als die ausgeschlossenen Vergnügungsstätten nur dann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie gegenüber den anderen Nutzungen verträglich sind. Bei der Entscheidung zur Ausnahme soll auch zu berücksichtigen sein, dass das Vorhaben sich auf Grund seiner Ausprägung im Hinblick auf die Gestaltung wie auch Nutzung in das Gesamtbild der Speicherstadt integrieren lässt. Hierfür sind auch die Anforderungen der Gestaltungsverordnung sowie des Denkmalschutzes aber auch ein für das Welterbe verträgliches Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Die zukünftigen Nutzungen des Welterbes

sollen nach außen einen hochwertigen Charakter vermitteln. Dies ist bei Spielhallen, Wettbüros und Vorführ- und Geschäftsräumen, die auf sexuelle Handlungen ausgerichtet sind, in der Regel nicht der Fall, so dass sie ausgeschlossen sind. Diskotheken produzieren unverträglich viel Verkehr und Lärm und sind aus diesem Grund ebenfalls ausgeschlossen.

Gemäß § 2 Nummer 1.4 besteht für Beherbergungsgewerbe die Möglichkeit im ausgewiesenen Kerngebiet Flächen zu nutzen. *„Betriebe des Beherbergungsgewerbes sind ausnahmsweise zulässig.“* Bei der Erteilung der Ausnahme sind jedoch die Belange des Hochwasserschutzes und der Gestaltungsverordnung ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen an die Integration des Vorhabens in das Gesamtbild Speicherstadt und der Denkmalschutz. Zusätzlich ist ein für das Welterbe verträgliches Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Aufgrund der Lage des Plangebietes außerhalb der Hauptdeichlinie ist für Beherbergungsbetriebe ein baulicher Anschluss der historischen Speicher an einen hochwassergeschützten Rettungsweg unabdingbar. Dies ist aber nur für wenige Speicherblöcke überhaupt möglich.

„Wohnungen nach § 7 Absatz 2 Nummern 6 und 7 der BauNVO 2017 sind unzulässig. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 der BauNVO 2017 werden ausgeschlossen.“ (vgl. § 2 Nummer 1.5). Aufgrund der Lage des Plangebietes außerhalb der Hauptdeichlinie ist ein baulicher Anschluss der historischen Speicher an einen hochwassergeschützten Rettungsweg für Wohnnutzungen unabdingbar, aber nur für wenige Blöcke überhaupt möglich. Die Vereinbarkeit des Denkmalschutzes für die historischen Speicher in ihrer erhaltenen Bausubstanz mit den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse stellt eine große Herausforderung dar. Die Gebäudetiefen und niedrigen Raumhöhen würden zu massiven Eingriffen in die geschützte Bausubstanz führen, um die Wohnungen ausreichend belichten zu können. Zusätzlich ergibt sich aus den denkmalgeschützten Oberflächen im Straßenraum in Form von Kopfsteinpflastern eine hohe Verkehrslärmbelastung, welche bei Wohnnutzungen zusätzliche bauliche Schutzmaßnahmen erfordern würde. Für die nach der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 6. Januar 2025 (HmbGVBl. S. 93), zuletzt geändert am 9. September 2026 (HmbGVBl. S. 243) nachzuweisenden Wohnfolgeeinrichtungen, insbesondere die Kinderspielflächen, gibt es kaum Realisierungsmöglichkeiten. Aufgrund der baulichen Dichte und Struktur, der Wasserflächen, der Anforderungen des Denkmalschutzes und dem Verbot aus der Gestaltungsverordnung, Balkone und ähnliches zu errichten, besteht nur in sehr geringem Umfang die Möglichkeit, Spielflächen in privaten Außenräumen zu entwickeln. Im Ergebnis könnten zur Herstellung gesunder Wohnverhältnisse nur sehr wenige, mit großem Aufwand und baulichem Eingriff in die historisch bedeutsamen Speicher verbundene Wohnungen errichtet werden, daher werden Wohnungen insbesondere zum Schutz der denkmalpflegerischen Belange und des bedeutsamen Stadtbildes ausgeschlossen.

5.2. Maß der baulichen Nutzung

Die durch die Baukörperfestsetzungen und die Festsetzungen der Gebäudehöhen erreichbare Geschossfläche überschreitet in den Kerngebieten die Orientierungswerte für die Obergrenze der Geschossflächenzahl von 3,0 gemäß § 17 Satz 1 BauNVO 2017. Da es sich hier bis auf eine Ausnahme um eine Bestandsbebauung handelt und die Gebäude durch ihren Denkmalschutzstatus noch zusätzlich abgesichert sind, ist die Überschreitung der Obergrenze städtebaulich gerechtfertigt bzw. erforderlich, um dem Belang des Denkmalschutzes zu entsprechen und die Planungsziele umzusetzen.

Da fast die gesamten Kerngebiete mit Speichergebäuden überbaut sind, wurde eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Dies entspricht der Obergrenze der Grundflächenzahl für Kerngebiete gemäß § 17 Satz 1 BauNVO 2017. Zwischen dem Zollkanal und der Straße Kehrwieder befindet sich die MK1-Fläche, der analog zu den historischen Gebäuden eine GRZ von 1,0 zugeordnet ist, die jedoch keine überbaubare Fläche anbietet. Hier können Stellplätze mit ihren Zufahrten entstehen, welche der MK1-Fläche südlich der Straße Kehrwieder zugeordnet werden. Grund des zusätzlichen Angebots an Stellplätzen ist die intensive touristische Nutzung in dem Block D (MK1) und den damit verbundenen funktionalen Anforderungen. Die Fläche ist vollständig versiegelt und wird daher mit einer GRZ von 1,0 festgesetzt.

Die Höhen der historischen Gebäude werden durch zwingende Traufhöhen und zwingende Firsthöhen, maximale Gebäudehöhen und maximale Vollgeschosse, die den bauzeitlichen oder Bestandshöhen entsprechen, ausgewiesen. Die städtebauliche Zielsetzung ist der Erhalt der Bestandsbebauung. Daher sind die Gebäudehöhen für die historischen Gebäude entsprechend differenziert und zwingend festgesetzt, überwiegend mit Traufhöhen von ca. 30 m und Firsthöhen von ca. 32 m über NHN. Die bauzeitlich jüngeren Gebäude an den Brücken über den Zollkanal sind eingeschossig festgesetzt. Die zwei Baufelder für eine neue Bebauung sind mit maximalen Höhen für die Gebäude beziehungsweise First- und Traufhöhen festgesetzt, um innerhalb der historisch hergeleiteten maximalen Höhe eine individuelle Gestaltungsfreiheit zu erhalten.

Aus den oben beschriebenen Gründen der möglichst weitgehenden Bestandsicherung wurden die überbaubaren Flächen der bestehenden Gebäude mit Baulinien festgesetzt.

Für das neu entstandene Gebäude zwischen dem Kesselhaus und der ehemaligen Maschinenzentralstation wurden zum Erhalt der Straßen- und Fleetfluchten Baulinien festgesetzt, die westliche Gebäudegrenze und der Turm wurden mit einer Baugrenze festgesetzt.

Der Bebauungsplan setzt den Turm an seinem historischen Ort mit einer Gebäudehöhe von maximal 29,0m über NHN fest und orientiert sich damit an dem mittlerweile realisierten Entwurf. Der Anbau an die ehemalige Maschinenzentralstation wird in der gleichen Breite fortgesetzt und erreicht eine Gebäudehöhe von maximal 26,0m über NHN.

Das Erweiterungsbaufeld östlich angrenzend Block D in der Straße Kehrwieder diente bis zur Zerstörung im 2. Weltkrieg als Gebäude für die Personenabfertigung des Zolls. Auch diese Fläche wurde nach dem Krieg nicht wieder bebaut. Es ist angedacht, auf Flurstück 1065, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes und des Welterbestatus eine Wiederbebauung grundsätzlich zu ermöglichen. Eine Wiederbebauung der Fläche würde dem historischen Städtebau Rechnung tragen und damit dem Verkehrsraum die historische Proportion wiedergeben. Zusätzlich kann mit der Festsetzung der westlichen Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen Innenstadt und HafenCity ein weiterer Trittstein ermöglicht werden. Unbeschadet des § 7 Absatz 8 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes soll dem Welterbestatus des Ensembles und der angrenzenden Gebäude ausreichend Genüge getan werden und daher eine Kulturerbe-Verträglichkeitsprüfung als Voraussetzung vertraglich vorgesehen werden. Das Baufeld wird im Norden und Süden mit einer Baulinie festgesetzt, um so die nördliche Straßen- und südliche Fleetflucht ausreichend zu berücksichtigen. Bei einer Bebauung des Flurstücks ist zu

beachten, dass bestehende Kabelanlagen für die Sicherung der Stromversorgung entweder verlegt oder mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit gesichert werden müssen.

5.3. Gestalterische Festsetzungen

Es werden bis auf die Festsetzung zu Technikgeschossen und technischen Aufbauten keine expliziten Festsetzungen zu Gestaltungsvorgaben getroffen. Dies erfolgt über die Gestaltungsverordnung für die Speicherstadt vom 5. August 2008 (siehe Ziffer 3.2.8). Hierdurch ist ein wirksames Instrumentarium vorhanden, um beispielsweise Einfluss auf die Gestalt der Dächer oder auch von Werbeanlage und die Außenraumgestaltung zu nehmen. Aufgrund des Status als Denkmalensemble sowie dem seit dem 5. Juli 2015 anerkannten Status des Welterbes ist nur ein enger Gestaltungsspielraum mit zwingender behördlicher Zustimmung bei Veränderungen und baulichen Maßnahmen innerhalb der Speicherstadt gegeben. Zu beteiligen sind in jedem Fall das Denkmalschutzamt sowie das Amt für Landesplanung.

Angesichts der sich wandelnden technischen und Nutzungsansprüchen wird die Gestaltungsverordnung in Abstimmung mit der Welterbekoordination und dem Denkmalschutzamt derzeit aktualisiert.

In § 2 Nummer 3 ist festgesetzt: „*Technikgeschosse, technische Aufbauten und Photovoltaik-Anlagen sind über der festgesetzten Geschosshöhe, Gebäudehöhe oder Trauf- und Firsthöhe ausnahmsweise zulässig.*“

Die Gestaltung des Ortsbilds in dem Welterbe Speicherstadt stellt aufgrund der herausragenden kulturellen Bedeutung und der besonderen Lage der Speicherstadt zwischen historischer Altstadt und der HafenCity einen besonderen Belang dar. Aufgrund der weiten Sichtbezüge auf die Speichergebäude, der denkmalpflegerisch bedeutsamen Sichtachsen durch die Flotte ost- und westwärts aber auch in den Nord-Süd-Wegeachsen ist die Dachlandschaft der Speicherstadt prägend für das bestehende und geschützte Ortsbild. Die Bedeutung und Besonderheit in ihrer Dimension zeigen insbesondere Luftbilder der Speicherstadt. Technische Aufbauten oder andere Aufbauten können dieses Bild sehr beeinträchtigen. Insbesondere hohe oder massive Aufbauten können störend auf das Ortsbild und die Gestaltung des einzelnen Gebäudes und des Speicherensembles wirken.

Erfahrungsgemäß sind bestimmte technische Aufbauten (z.B. Lüftungsanlagen) bei der Nutzung der Speicher allerdings unumgänglich. Um Aufbauten nicht generell auszuschließen, aber ihre Verträglichkeit im Einzelfall prüfen zu können, erfolgt die Festsetzung § 2 Nummer 3. Zusätzlich zu dieser Festsetzung werden mögliche Eingriffe in die Dachhaut (wie zum Beispiel Dachfenster) in der Gestaltungsverordnung der Speicherstadt geregelt.

5.4. Energieversorgung

Es wird weitestgehend eine planungsrechtliche Festschreibung des Gebäudebestandes unter Berücksichtigung geänderter Anforderungen der Nutzer sowie geringer baulicher Entwicklungsmöglichkeiten vorgenommen. Die Bestandsgebäude sind fast alle bereits an ein Fernwärmenetz angeschlossen. Nicht gänzlich auszuschließende (Ersatz-)Neubauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans könnten sich ebenfalls für einen Wärmenetzanschluss entscheiden. In Hinblick auf die inzwischen vielfältigen Nutzungen in der Speicherstadt mit unterschiedlichen Wärmebedarfen erscheint jedoch eine Offenheit gegenüber der jeweils

passenden Wärmeversorgung sinnvoll, so dass kein Bedarf für eine Steuerung der Energieversorgung im Bebauungsplan, z.B. durch die Festsetzung eines Anschluss- und Benutzungsgebotes an ein Wärmenetz, gegeben ist.

5.5. Verkehr

5.5.1. Straßenverkehrsflächen / Parkstände

Mit dem Bau der HafenCity und der zukünftigen Nutzungsmischung in der Speicherstadt ergeben sich neue Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Verkehrsflächen der Speicherstadt.

Für mehr als 100 Jahre war der Verkehr von Fahrzeugen sowie der Fuß- und Radverkehr fast ausschließlich auf die Nutzungen in der Speicherstadt bezogen - also typischer Ziel- und Quellverkehr. Nur auf den Achsen Sandtorkai/Brooktorkai und Bei St. Annen gab es Durchgangsverkehr über die Freihafenbrücken in die südlichen Hafengebiete und nach Harburg. Mit der Lockerung und letztlich der Aufhebung des Freihafenstatus änderte sich auch die Verkehrslage in der Speicherstadt. Zwar dominiert nach wie vor der Ziel- und Quellverkehr, aber folgende Entwicklungen haben erheblich zu einer Änderung der Verkehrsmenge geführt, die überwiegend auf den oben genannten Achsen abgewickelt wird:

- der Anstieg des Verkehrs in die südliche Metropolregion unter Umgehung der Elbbrücken,
- der Anstieg des Verkehrs in die südlichen Hafengebiete und zur BAB A 7 durch den Bau der Köhlbrandbrücke unter Umgehung des Alten und Neuen Elbtunnels,
- die neuen Verkehrsströme durch den Bau der HafenCity.

Darüber hinaus hat der Fuß- und Radverkehr innerhalb und durch die Speicherstadt, ausgelöst durch die touristische Attraktivität und die neuen Nutzungen in der Speicherstadt sowie den Bau der HafenCity, stark zugenommen. Zudem sind die Anforderungen an eine barrierefreie Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsflächen gestiegen.

Diese Entwicklungen ziehen neue Anforderungen an die Straßen der Speicherstadt nach sich. Gleichzeitig sind die Aufteilung der Verkehrsflächen und ihre Gestaltung in den letzten 100 Jahren in den Grundzügen unverändert geblieben und auch die Straßen und Nebenflächen sind Teil des denkmalgeschützten Ensembles Speicherstadt und Welterbes.

Im Rahmen der Masterplanung HafenCity wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die auch die Speicherstadt umfasst. Das für Speicherstadt und HafenCity maßgebliche „Szenario 2030“ ist Grundlage aller Straßenplanungen in der Speicherstadt und der HafenCity. Die Verteilung der Ost-West-Verkehre wird über die dreispurige Hauptverkehrsstraße Am Sandtorkai/Brooktorkai südlich der Speicherstadt abgewickelt. So kann die Speicherstadt selbst von Ost-West-Durchgangsverkehren freigehalten werden.

Im Bereich der Speicherstadt verläuft die Radroute 3 (Niendorf - Elbbrücken). Sie wird in diesem Bereich vom Jungfernstieg kommend über die Straßenzüge Bergstraße - Domplatz - Brandstwierte - Bei St. Annen und Osakaallee geführt. Der übergeordnete Elberadweg soll zukünftig ebenfalls im Bereich der Speicherstadt verlaufen. Dabei ist der Elberadweg einer der bedeutendsten Fernwander- und Radfernwege. Er ist streckenweise ausgebaut und wird

sowohl von Radfahrern als auch von Fußgängern genutzt. Der Elberadweg beginnt im Riesengebirge im Norden Tschechiens und endet nach 1220 Kilometern in Cuxhaven. Auf diesem Weg führt er entlang der Elbe entsprechend durch Hamburg. Im Bereich der Speicherstadt verläuft der Elberadweg derzeit noch nördlich des Zollkanals. Perspektivisch ist eine Führung auf der Achse Brooktorkai - Am Sandtorkai vorgesehen, um den Reisenden sowohl das Welt-erbe entlang ihrer Route aufzuzeigen als auch eine gut ausgebaute Teilstrecke in die Hafen-City zu integrieren.

Die Straßen im Plangebiet sind als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Im Bereich der Speicherstadt gibt es neben dem vorhandenen, bewirtschafteten Parkhaus Parkstände (Parkplätze im öffentlichen Straßenraum) in allen Straßen des Geltungsbereichs. Darüber hinaus stehen bedingt durch die historische Ausbildung der Speicherstadt und der Flächen vor den Gebäuden auch den Gewerbetreibenden und Beschäftigten aus den Gebäuden öffentliche Ladezonen zur Verfügung, die heute oft zum Abstellen privater Pkws genutzt werden. Zusätzlich gibt es einige vermietete private Stellplätze im Straßenraum. Aus diesem Grund ist die Speicherstadt aktuell durch Parkraumprobleme und Suchverkehre geprägt. Die sich ändernde Nutzungsstruktur mit Nutzungen wie Dienstleistung, Gastronomie und touristische Ziele benötigt aber zum einen Flächen für Anlieferung zum anderen ausreichend Platz für den Fuß- und Radverkehr und Wegeverbindungen mit einer hohen Aufenthaltsqualität. In der Planzeichnung wurden daher, dort wo möglich, die historischen Anlieferzonen als nicht überbaubare Kerngebietsflächen festgesetzt, um die Zuordnung der Anlieferung, des ruhenden Verkehrs und sonstiger Bedarfe entsprechend den Nutzergruppen zu verbessern. In der Straße Kehrwieder wird darüber hinaus eine dem Block D (Kehrwieder 2 – 7) zugeordnete nicht überbaubare MK-Fläche mit einer Breite von 135,00m und einer Tiefe von 5,70m zwischen Verkehrsfläche und Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Der Festsetzung liegt eine mit den betroffenen Dienststellen und den Mietparteien abgestimmte Verkehrsplanung zu Grunde, die zum einen dem touristisch besonders intensiv genutzten Speicher D Raum für ein begrenztes Angebot an privaten Stellplätzen bieten will. Zum anderen soll in der Vorzone direkt am Speicher D eine attraktive Nutzung des angrenzenden Außenraums mit einem sicheren Platzangebot für ankommende und wartende Touristen sowie Nutzungsoptionen für die Mietparteien ermöglicht werden. Die grundsätzliche Haltung besteht darin, die öffentlichen Parkstände auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Im Ergebnis konnten die Parkstände um ca. 60% reduziert werden, wodurch die Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende Beschäftigte als auch Besucherinnen und Besucher der Speicherstadt erhöht und die Attraktivität der Straßenräume gesteigert wird. Auch die Verkehrslärmbelastung kann hierdurch reduziert werden. Zusätzlich wurden für die bessere Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Hauptzugänge zu den historischen Speichern in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt in Teilen die Unterbrechung der Anlieferzonen entweder mit Straßenverkehrsflächen oder mit Gehrecht belegten Kerngebietsflächen festgesetzt.

Erste bauliche Maßnahmen wurden bereits im Rahmen der Kaimauersanierungen und den damit verbundenen Wiederherstellungen der Oberflächen durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer sowie der Realisierungsgesellschaft realisiert, weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Planung.

5.5.2. ÖPNV

In der Speicherstadt und innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans besteht keine direkte Anbindung an das Hamburger Schnellbahnnetz. Nächstgelegene Haltestellen sind Baumwall, Rödingsmarkt (beide Linie U3), Meßberg (Linie U1) oder auch die Haltestelle Überseequartier (Linie U4) in der HafenCity. Eine Anbindung der Speicherstadt an die Innenstadt ist durch die verkehrenden Buslinien 2, 4, 6 und 111 gegeben.

5.5.3. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Im Bebauungsplan sind entlang des südlichen Ufers des Zollkanals Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ in einer Breite von mindestens 5, überwiegend aber mindestens 7 m festgesetzt. Sie liegen angrenzend an die als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzten Straßen Kehrwieper, Brook und Neuer Wandrahm. Die Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sollen entsprechend des Entwicklungskonzepts Speicherstadt umgestaltet und die auf ihr liegenden Funktionen wie Gehweg und Aufenthalt neu sortiert und räumlich funktional geordnet werden. Aufgrund der laufenden Kaimauersanierungen und laufenden Erschließungsmaßnahmen kann es zu geringen Abweichungen kommen. Eine genaue Aufteilung der Flächen ist dem nächsten Planungsschritt, der Erstellung einer konkreten Verkehrsplanung, vorbehalten.

An der Straße Brook wird innerhalb der Straßenverkehrsfläche eine Teilfläche bereits heute für den ÖPNV genutzt, um die Anordnung einer Fläche für Überlieger-Busse zu ermöglichen. Die Breite der Straßenverkehrsfläche berücksichtigt auch zukünftig die Nutzung durch den ÖPNV. Perspektivisch ist hier von einem zusätzlichen Platzbedarf für überliegende Linienbusse auszugehen, der im Bebauungsplan bereits berücksichtigt ist.

Die Platzfläche Bei St. Annen am Südufer des St. Annenfleet ist der Funktion entsprechend ebenfalls als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ ausgewiesen.

5.5.4. Gehrechte

„Die festgesetzten Gehrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, zu verlangen, dass die bezeichneten privaten Flächen dem allgemeinen Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt werden. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Gehrechten sind zulässig“ (vgl. § 2 Nummer 12).

Die Speicherstadt ist als eine der wichtigsten Touristenattraktionen Hamburgs ein sehr öffentlicher Ort, mit einem hohen Aufkommen an Fuß- und Radverkehr. Die heute vorhandene Wegebeziehungen, zum Beispiel zwischen Ladezonen und Speichern, und Freiflächen, sollen auch wenn sie in Baugebieten liegen, von Fußgängerinnen und Fußgängern weiterhin begangen werden können. Daher wurden die sogenannten Anprallstreifen vor den Gebäuden für die bessere Erreichbarkeit und Durchlässigkeit mit einem Gehrecht festgesetzt. Dies betrifft außerdem die Fläche vor dem sogenannten Wasserschlösschen am Holländischen Brook, die Flächen um das Kesselhaus herum sowie die Flächen nördlich der Zollgebäude in der Straße Alter Wandrahm. Zwischen den Zollgebäuden soll ein öffentliches Gehrecht die Verbindung zwischen der Straße Alter Wandrahm und der Promenade am Zollkanal sicherstellen. Die Festsetzung eines Gehrechtes zwischen Zollgebäuden und Zollkanal in der Straße Alter

Wandrahm hat das Ziel, die Belange der Nutzungen der Zollgebäude mit dem öffentlichen Interesse einer durchgehenden Fußgängerpromenade entlang des Zollkanals in Einklang zu bringen.

5.5.5. Leitungsrechte

„Die festgesetzten Leitungsrechte umfassen die Befugnis der Hamburger Energienetze GmbH unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Leitungsrechten sind zulässig“ (vgl. § 2 Nummer 13).

Im Bereich der Erweiterung der privaten Flächen als nicht überbaubare Kerngebietsflächen auf dem Flurstück 1722 und nördlich der Flurstücke 1066 und 1067 der Gemarkung Altstadt-Süd befinden sich Kabelanlagen des Stromnetzbetreibers (Hamburger Energienetze GmbH), welche auch weiterhin benötigt werden. Die Leitungsrechte umfassen die Befugnis des genannten Versorgungsträgers, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Nutzungen, welche die Herstellung beziehungsweise Verlegung sowie Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig.

5.5.6. Vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbrücke

In der Planzeichnung ist im Osten des Plangebietes eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Zollkanal als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet. Die Kennzeichnung nimmt die historische Wegeführung des Wandrahmstegs zwischen der Speicherstadt und dem Kontorhausviertel auf. Ziel ist es, bei Abgang der bestehenden Brücke Wandrahmsteg, die Brücke möglichst in die historische Achse zu verlegen und damit die funktionale Zusammengehörigkeit von Kontorhausviertel und Speicherstadt wieder sichtbar zu machen. Für die Planung ist die Erstellung einer Kulturerbe-Verträglichkeitsprüfung notwendig, ebenso sind bei Neuplanungen bestehende Versorgungstrassen zu beachten und in die Planung aufzunehmen.

Die vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbrücke kann bei Realisierung elektrische Versorgungsleitungen aller Spannungsebenen von 0,4-kV bis 110-kV führen.

5.6. Immissionsschutz und Klima

5.6.1. Lärm

Industrie- und Gewerbelärm

Die lärmtechnische Untersuchung hat, wie im Umweltbericht (Ziffer 4.8.1) dargelegt, lediglich modell-theoretische Nachtrichtwertüberschreitungen des maßgeblichen Immissionsrichtwertes in Obergeschosslagen ermittelt. Ein grundsätzlicher schalltechnischer Konflikt ist daher im Plangebiet nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund des recht großen Abstandes zum Hafengebiet (900 m bis 1.000 m) und der dazwischen befindlichen HafenCity ist dem Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG, nach dem bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen so weit wie möglich vermeiden werden sollen, genüge getan. Festsetzungen zum Schutz vor Industrie- und Gewerbelärm sind daher entbehrlich.

Verkehrslärm

Wie im Umweltbericht beschrieben, besteht eine Verkehrslärmbelastung in der Speicherstadt. Die höchsten Lärmbelastungen ergeben sich entlang der Straßen Am Sandtorkai, Brooktorkai,

Auf dem Sande und Bei St. Annen. Die Belastung bestimmt sich stellenweise trotz moderater Verkehrsmengen aufgrund des Kopfsteinpflasterbelags.

Zum Schutz vor dem Verkehrslärm ist in § 2 Nummer 2 geregelt: *„Für alle Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. Es ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung eines mittleren Innenschallpegels von 40 dB(A) in Aufenthaltsräumen tagsüber (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) bei geschlossenen Außenbauteilen sicherzustellen. Zudem ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung eines mittleren Innenschallpegels von 30 dB(A) in Aufenthaltsräumen nachts (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) bei geschlossenen Außenbauteilen sicherzustellen, soweit eine im Nachtzeitraum schutzwürdige Nutzung, wie zum Beispiel Gästezimmer eines Beherbergungsbetriebes, besteht.“*

Durch diese Festsetzungen zum Lärmschutz wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 15 Absatz 2 der HBauO 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), zuletzt geändert am 02. Januar 2026 (Amtl. Anz. S. 7), maßgebend.

5.6.2. Luftschadstoffe

Es besteht eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltenden maßgeblichen Grenzwerte werden nicht überschritten. Allerdings ist eine Überschreitung des ab dem Jahr 2030 geltenden Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) möglich. Diese Grenzwertüberschreitung wird nicht durch den Bebauungsplan verursacht und muss bei Bedarf mit Maßnahmen außerhalb des Bebauungsplans, z.B. durch verkehrsplanerische Maßnahmen, vermieden werden. (vgl. Ziffer 4.2.1.).

5.6.3. Klimaschutz und Klimaanpassung

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung getroffen.

Klimaschutz

Der Erhalt und die Um- bzw. Weiternutzung der Speicherstadt dient auch der Vermeidung von Treibhausgasen, die durch eine Neuerrichtung von Gebäuden, Erschließungen und Freiflächen erzeugt würden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt daher auch unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) und des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG).

Klimaanpassung

Aufgrund der Festschreibung des bestehenden Gebäudebestandes, des Denkmalschutzes und des Welterbes besteht auf Ebene des Bebauungsplans nur ein geringer Spielraum für Maßnahmen zur Verbesserung der Klimawandelanpassung.

Mit den festgesetzten Baumerhaltungs- und Anpflanzgeboten wird gleichwohl ein Beitrag zur Verbesserung der Anpassung an den Klimawandel geleistet (vgl. § 2 Nummern 9 und 10).

5.7. Wasser

5.7.1. Entwässerung

Die Entwässerung von anfallendem Niederschlagswasser im Plangebiet soll dort - wo möglich - in die nächstliegenden Gewässer erfolgen, da durch die Direkteinleitung das Sielnetz entlastet wird. Eine direkte Einleitung des Niederschlagswassers ist unter Berücksichtigung bestehender oder vermuteter Bodendenkmäler fast für das gesamte Plangebiet möglich. Daher ist in § 2 Nummer 4 festgesetzt: *„Das auf den Kerngebietsflächen und Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ist direkt in das nächstliegende Gewässer einzuleiten. Ausgenommen hiervon sind die Straßenverkehrsflächen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Auf dem Sande und Bei St. Annen“.*

Die Straßenverkehrsflächen erfassen auch die Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie insbesondere den Fußgängerbereich und den Fußgänger- und Radfahrerbereich. Die Straßenverkehrsflächen umfassen insbesondere sowohl Fahrbahn als auch Fußgängerwege und Straßenbegleitgrün.

Für die Straßen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Auf dem Sande und Bei St. Annen ist das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen so hoch, dass eine Vorreinigung des Niederschlagswassers zwingend erforderlich ist. Daher sind diese Straßen von der Einleitungspflicht ausgenommen. Die Unterbringung von Reinigungsanlagen kommt in den genannten Straßen zum Schutz erkannter und potenzieller Bodendenkmäler sowie historischer Ingenieursanlagen, wie die Kaimauern, nicht in Frage. Soweit im gesamten Plangebiet Niederschlagswasser von Betriebsgrundstücken mit erhöhtem Fahrzeugverkehr oder sonstigem Verschmutzungspotenzial unmittelbar oder über ein Regenwassersiel in die Fleete (nächstliegende Gewässer) eingeleitet werden soll, ist anhand einer Bewertung nach dem geltenden Regelwerk (derzeit Merkblatt DWA-M 153, Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser) zu prüfen, ob eine Behandlung nach dem Stand der Technik erforderlich ist. Stärker belastetes Niederschlagswasser ist entweder vor der Einleitung zu reinigen oder in das öffentliche Mischwassersiel einzuleiten.

Eine Integration von Entwässerungsanlagen in die Gestaltung der Speicherstadt ist in diesem Fall in Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde vorzunehmen.

5.7.2. Hochwasserschutz

Die Speicherstadt liegt mit 4,5 m bis 5,5 m über NHN im hochwassergefährdeten Bereich und außerhalb der öffentlichen Hauptdeichlinie zwischen der von den Hochwasserschutzanlagen geschützten Innenstadt und der auf Warftkörpern oberhalb des Bemessungswasserstandes liegenden HafenCity. Für die Speicherstadt selbst besteht daher derzeit kein baulicher Hochwasserschutz in Form einer geschlossenen Linienlösung. Die Geländehöhen betragen zwischen 4,5 m über NHN und 5,5 m über NHN und liegen damit deutlich unter dem derzeit gültigen Bemessungswasserstand für den privaten Objektschutz von 8,10 m über NHN für Bauwerke mit einer geplanten Lebensdauer über 2050 hinaus und 7,30 m über NHN für Bauwerke mit einer geplanten Lebensdauer bis 2050, der je nach Lage zusätzlich noch mit

wellenabhängigen Zuschlägen zu versehen ist. Der derzeit gültige Bemessungsstand für den öffentlichen Objektschutz liegt für alle Bauwerke bei 8,10 m NHN. Ein Teil der Speicher verfügt über Flutschutzmaßnahmen in Form von Objektschutz. Auch bei Umnutzungen und Sanierungen der Speicher kommt derzeit der Objektschutz als Flutschutzmaßnahme zum tragen. Tatsächlich ist es in der Vergangenheit häufiger zu Überflutungen der Gebäude gekommen. Dies wurde bisher bei der Nutzung vorwiegend als Lager, aber auch als Gewerbeflächen entsprechend berücksichtigt.

Aktuell sind aus Gründen des Hochwasserschutzes zudem lediglich die Speicherblöcke E, G, N und O über die hochwassersichere Kibbelstegtrasse unmittelbar erreichbar. Langfristig sollten Maßnahmen für den Objektschutz der denkmalgeschützten Speicher über das Jahr 2050 hinaus gefunden werden, die mit dem Denkmalschutz und Welterbe verträglich sind.

Die Integration der Speicherstadt in den Hochwasserschutz von Innenstadt und HafenCity wäre technisch grundsätzlich möglich, hätte jedoch beachtliche Auswirkungen auf die Speicherstadt als Welterbe, deren Kulturerbe-Verträglichkeit gutachterlich überprüft werden müsste. Außerdem hätte ein solcher Hochwasserschutz erhebliche Stadtbild prägende und funktionale Auswirkungen, die ebenso in die Abwägung zur Ausbildung eines umfassenden Hochwasserschutzes einfließen müssten wie eine Kosten-Nutzen-Analyse, die zu erstellen wäre.

5.7.3. Sanierung der historischen Uferwände

Bereits im Jahr 2008 hatte die HHLA die Standsicherheit der Kaimauern unter den Speichern gutachterlich untersuchen lassen. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass alle Kaimauern zwingend saniert werden müssen. Grund hierfür ist unter anderem der veränderte Tidenhub und den damit einhergehenden höheren Wasserdruckbelastungen. Im Entwicklungskonzept der Speicherstadt wird bereits die notwendige Sanierung der Kaimauern in der Speicherstadt behandelt. Die notwendigen Sanierungen der historischen Kaimauern werden im Rahmen von wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren geprüft und genehmigt.

In diesem Zusammenhang stehen auch die Sanierungen der Brücken „Kleines Fleet“ einschließlich der Widerlager und Dalben (Jungfernbrücke Bw.F552, Kannengießerbrücke Bw.903, Kannengießerortbrücke Bw.904, Pickhubenbrücke Bw.902 und Neuerwegsbrücke Bw.905) an, die mit den Uferwänden gemeinsam saniert werden.

5.8. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die für die Nutzungsqualität der Baugebiete erforderliche Begrünung ist grundsätzlich durch § 8 Hamburgische Bauordnung geregelt. Darüber hinaus gelten für das Plangebiet die nachstehenden Regelungen.

5.8.1. Begrünungsmaßnahmen

Im Plangebiet gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126).

Um der historischen Entwurfsidee zu dem Welterbe Speicherstadt, unter anderem gemäß „Lagerplan über die Speichergebäude und Zollanlagen im nördlichen Freihafengebiet“ aus dem Jahre 1919, zu folgen und gleichzeitig einen Mehrwert für den Grünanteil im Plangebiet sowie

eine Ausweitung des Jagdhabitats für Fledermäuse zu schaffen, wird die Neupflanzung von sechs standortgerechten Laubbäumen auf dem St. Annenplatz festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 9): *„Für die festgesetzten Neupflanzung sind standortgerechte, großkronige Laubbäume zu verwenden. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen aufweisen. Die Bäume sind dauerhaft zu erhalten. Bei Abgang ist eine gleichwertige Ersatzpflanzung vorzunehmen.“*

Der St. Annenplatz wurde zwar im Rahmen der äußeren Erschließung der HafenCity umfangreich und hochwertig umgestaltet, Ziel ist es aber, im Rahmen der Kaimauersanierungsmaßnahmen oder anderen Baumaßnahmen die festgesetzten Baumpflanzungen in die Platzgestaltung aufzunehmen und umzusetzen.

Für das Plangebiet werden ansonsten keine weiteren Begrünungsmaßnahmen vorgesehen, die über den aktuellen Bestand an Begleitgrün hinausgehen. Dies geschieht mit der Absicht, dem denkmalgeschützten historischen Charakter der Speicher und ihrer Funktion Genüge zu tun und keine weitere, zusätzliche Begrünung zu integrieren. Aus diesem Grund werden lediglich die vorhandenen und mit dem Denkmalschutz vereinbaren Bäume als Fläche für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern bzw. als Erhaltung von Einzelbäumen festgesetzt und in § 2 Nummer 8 bestimmt: *„Für die zu erhaltenden Bäume sind bei Abgang im direkten räumlichen Umfeld Ersatzpflanzungen mit standortgerechten Laubbäumen so vorzunehmen, dass der jeweilige Charakter und Umfang der Gehölzpflanzung erhalten bleibt.“*

Dabei ist zu beachten, dass Standorte für Ersatzpflanzungen unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes und der Verträglichkeit mit dem Welterbe erfolgen. Durch den dauerhaften Erhalt der Bäume wird zusätzlich das Jagdhabitat der Fledermäuse gesichert.

5.8.2. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebiets sowie zum Artenschutz

Artenschutzrechtliche Maßnahmen gemäß § 44 BNatSchG sind nicht erforderlich.

Zur Verbesserung des Schutzes von Insekten soll die Außenbeleuchtung mit insektenfreundlichen Leuchtmitteln ausgestattet werden. Daher wird vorsorgend folgende Festsetzung in § 2 Nummer 10 getroffen: *„Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur von maximal 3.000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten staubdicht geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60° C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.“*

Auch wenn in der Speicherstadt aufgrund des Denkmalschutzes und der Gestaltungsverordnung strenge Maßstäbe zur Gestaltung von Sanierungen und baulichen Eingriffen in die Bestandsbauten bestehen, wird zusätzlich zur Vermeidung von Vogelschlag vorsorglich folgende Festsetzung in § 2 Nummer 11 getroffen: *„Zur Vermeidung von Vogelschlag sind Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen (z.B. Gliederung der Fassade, Aufbringung wirksamer Markierungen, Verwendung transluzenter Gläser und Verwendung von Glasflächen mit einem niedrigen Lichtreflexionsgrad) für das Vogelauge erkennbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassadenseite größer als 75 vom Hundert ist oder zusammenhängende Glasflächen von größer 6 Quadratmeter vorgesehen sind. Satz 1 gilt nicht für Glasflächen bis 10 Meter*

Geländeoberkante, es sei denn, die Glasflächen befinden sich in unmittelbarer Umgebung zu Gehölzen, Gewässern oder größeren Vegetationsflächen oder ermöglichen eine Durchsicht auf Vegetation, Gewässer oder Himmel.“ Da der Mauersegler die Notentwässerungsröhrenöffnungen zum Brüten nutzt, ist zum Schutz der Mauersegler in § 2 Nummer 6 festgesetzt: „An den Fassaden der mit „(A)“ bezeichneten Flächen sind die unter Denkmalschutz stehenden Notentwässerungsröhre der Speicherböden offen zu halten. Bei Eingriff mit dauerhaftem Verlust der Niststätten sind entsprechende Nisthilfen in gleicher Anzahl zu ersetzen.“

Da der Haussperling Klinkerlöcher der Fassadenornamente des Parkhauses zum Brüten nutzt, ist zum Schutz des Haussperlings in § 2 Nummer 7 festgesetzt: „An den Fassaden der mit „(B)“ bezeichneten Flächen sind die Klinkerlöcher der Fassadenornamente zu erhalten. Bei Eingriff mit Verlust der Niststätten sind entsprechende Nisthilfen in gleicher Anzahl zu ersetzen.“

Die genannten Sicherungen der bekannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Mauerseglers und Haussperlings (§ 2 Nummern 7 und 8) sind vor Ausführungen von Maßnahmen mit dem Amt für Naturschutz und Grünplanung der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft abzustimmen.

Die Maßnahmen zum Schutz der Tierwelt sind im Einklang mit den Belangen des Denkmalschutzes umzusetzen.

5.9. Nebenanlagen, Einfriedungen und Einbauten

Um das Zusammenspiel des denkmalgeschützten Speicherstadtensembles aus An- und Ablieferung auf den Straßen und der Lagerung in den Speichern gerecht zu werden und gleichermaßen dem zunehmenden Fuß- und Radverkehr durch Touristen, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besuchern Rechnung zu tragen, ist in § 2 Nummer 14 festgesetzt: „Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen der Kerngebiete sind Einbauten, Nebenanlagen und Einfriedungen unzulässig. Ausnahmsweise können Einbauten zur Infrastruktur der Elektromobilität und Fahrradbügel zugelassen werden.“

Ziel ist die größtmögliche Durchlässigkeit insbesondere für den Fußverkehr. Erfahrungsgemäß hat die Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Lademöglichkeiten für die Elektromobilität mit den wechselnden Nutzungen in den Speichern und dem sich ändernden Verkehrsverhalten in der Gesellschaft deutlich zugenommen. Mit der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Fahrradbügeln und Infrastruktur der Elektromobilität sollen diese Einbauten nicht generell ausgeschlossen werden, aber die Prüfung ihrer Verträglichkeit im Einzelfall erfolgen. Dabei sind die Anforderungen der Gestaltungsverordnung und des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.

5.10. Bodenbelastungen

Der Boden im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist stark anthropogen überprägt.

Im Untergrund des B-Plangebietes sind Weichschichten (Klei, Schlick, Mudde, Torf) in einer Mächtigkeit von > 2 Meter vorhanden. Zudem liegt in diesem Bereich eine Versiegelung von > 60 % vor. Es ist daher davon auszugehen, dass diese Böden ein Gasbildungspotential (Methan und Kohlendioxid) besitzen. Bei einer Neubebauung (Gebäude > 50 m² Grundfläche) sind daher bauliche Maßnahmen zur Gassicherung erforderlich, sodass in § 2 Nummer 5 geregelt

ist: „Bei der Neuerrichtung von Gebäuden sind bauliche Gassicherungsmaßnahmen vorzusehen, die sowohl Gasansammlungen unter den baulichen Anlagen und den befestigten Flächen als auch Gaseintritte in die baulichen Anlagen verhindern.“

Befreiungen von der Festsetzung kämen in Betracht, wenn durch eine Bodenluftmessung nachgewiesen würde, dass im Boden keine Gasbildung stattfindet (kein Methan, < 5 Vol.-% Kohlendioxid), sodass bauliche Sicherungsmaßnahmen entbehrlich werden würden.

Die Gassicherungsmaßnahmen sind grundsätzlich auf den Baugrundstücken herzustellen.

Des Weiteren sind mehrere Altlastverdachtsflächen innerhalb des Plangebietes vorhanden.

Aufgrund der insgesamt vorhandenen stofflichen Belastung der Böden (vgl. Kapitel 4.2.4.1) ist die Landfläche im Plangebiet gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als Fläche gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Für das Plangebiet besteht Verdacht auf Bombenblindgänger. Nach der Kampfmittel-VO ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

5.11. Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuches aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen. Der Bebauungsplan ermöglicht die weitere Entwicklung der Speicherstadt im Hinblick auf die Art der Nutzung und sichert gleichzeitig planungsrechtlich die bestehende Gebäudestruktur durch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung.

5.12. Nachrichtliche Übernahme

In den Bebauungsplan wurde eine Vielzahl von bestehenden Gewässern als Wasserflächen nachrichtlich aufgenommen. Bei den Wasserflächen handelt es sich dabei um den östlichen Teil des Binnenhafens, den Zollkanal, ein kurzer Abschnitt des Oberhafens sowie die sechs Fleete, die die Speicherstadt durchziehen (namentlich das Kehrwiederfleet, das Brooksfleet, das Kleine Fleet, das St. Annenfleet, das Wandrahmfleet und das Holländisches Brooksfleet). Außerdem wurde das denkmalgeschützte Ensemble Speicherstadt als Denkmalschutz Ensemble und mehrere erkannte Bodendenkmäler als Denkmalschutz Bodendenkmäler nachrichtlich übernommen.

5.13. Kennzeichnung

Die historische Lage der Brücke Wandrahmsteg als Verbindungssteg zwischen Speicherstadt und Kontorhausviertel wurde als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet.

Das Plangebiet wurde zudem als hochwassergefährdeter Bereich, der unter 8,10 m über NHN liegt, gekennzeichnet.

Außerdem wurde das gesamte Plangebiet, in dem die Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen (Bodengasbildung) belastet sind, gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet.

Das gesamte Plangebiet wurde ebenso als Archäologische Vorbehaltsfläche gekennzeichnet.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

Zur Verwirklichung des Bebauungsplans sind keine hoheitlichen Maßnahmen (z.B. Enteignungen nach der Vorschrift des Fünften Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs) erforderlich.

Im Hinblick auf die dem Planwerk zu Grunde liegende Idee eines gemischt genutzten, lebendigen innerstädtischen Quartiers zwischen historischer Innenstadt und HafenCity sollten die notwendige Konkretisierung der Verkehrsplanung erarbeitet und abschnittsweise realisiert werden. Durch die Verbesserung der Wege- und Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen kann ein weiterer Schritt in Richtung des Bindeglieds zwischen historischer Innenstadt und der neu entstehenden bzw. zu großen Teilen bereits entstandenen HafenCity geschaffen werden.

7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung

Für das Plangebiet werden der Baustufenplan Innenstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61), der Teilbebauungsplan 377 vom 21. Oktober 1955 (HmbGVBl. S. 311) und der Teilbebauungsplan 381 vom 24. Februar 1956 (HmbGVBl. S. 25) aufgehoben.

Das Plangebiet wurde durch die Fünfte Verordnung zur Änderung der Grenzen des Hafengebiets im Bereich der HafenCity vom 27. August 2013 (HmbGVBl. S. 367) aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes entlassen.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 22,8 ha groß. Davon entfallen auf die öffentlichen Straßenverkehrsflächen ca. 5,5 ha und auf die Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (neu) ca. 1,0 ha.

8.2. Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg Kosten durch die beabsichtigte bauliche Umgestaltung der als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesenen Flächen.

