Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

An die Mitglieder
und Vertreterinnen / Vertreter
der Kommission für Stadtentwicklung

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Zentrale Aufgaben
LP 02

Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
Telefon 040 - 4 28 40 – 32 61
Telefax 040 – 4 279 40 – 009

Ansprechpartner: Klaus Haberlandt
Raum D.04.120
E-Mail: Klaus.Haberlandt@bsw.hamburg.de

Hamburg, 8. November 2021

**Protokoll über die 55. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 11. Oktober 2021 um 19.00 Uhr in Form einer Zoom-Besprechung mit Livestream**

**Teilnehmerinnen / Teilnehmer:**

Staatsrätin Monika Thomas (Vorsitz),
Gabi Dobusch (Bürgerschaft, Mitglied),
Olaf Duge (Bürgerschaft, Mitglied),
Dr. Anke Frieling (Bürgerschaft, Mitglied),
Gerrit Fuß (Bürgerschaft, Mitglied),
Martina Koeppen (Bürgerschaft, Mitglied),
Dr. Christel Oldenburg (Bürgerschaft, Mitglied),
Lars Pochnicht (Bürgerschaft, Mitglied),
Ulrike Sparr (Bürgerschaft, Mitglied),
Heike Sudmann (Bürgerschaft, Mitglied),
Matthias Czech (Bürgerschaft, Vertreter),
Sabine Jansen (Bürgerschaft, Vertreterin für Herrn Dirk Kienscherf),
Oliver Sträter (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, Mitglied),
Dieter Polkowski (Verwaltung, BSW, Vertreter für Frau Susanne Metz),
Maximilian Blaeser (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) – Präsidialabteilung),
Lasse Malzahn (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Ute Müller (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Stefan Mundt (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Matthias Schröder (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Dr. Andreas Kleinau (Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH),
Jan Jungclaus (HafenCity Hamburg GmbH),
Dirk Theiling (HafenCity Hamburg GmbH) und
Klaus Haberlandt (BSW – Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung).

Frau Thomas eröffnet um 19.05 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 55. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung in Form einer Zoom-Besprechung. Aufgrund der weiterhin angespannten Corona-Situation wird auf die Durchführung einer Präsenzsitzung verzichtet. Als Gäste zum Tagesordnungspunkt 2 begrüßt sie Herrn Dr. Kleinau, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH sowie Herrn Jungclaus und Herrn Theiling, ebenfalls von der HafenCity Hamburg GmbH. Ferner heißt sie alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, die die Sitzung im Livestream des YouTube-Kanals des Hamburger Senats verfolgen, herzlich willkommen.

Frau Thomas erklärt, dass eine über die Sitzungsdauer hinausgehende Bereitstellung des Livestreams im Internet nicht vorgesehen ist. Lediglich zur Protokollerstellung wird eine Tonaufnahme der Sitzung gefertigt.

Frau Thomas stellt durch persönlichen Aufruf der Kommissionsmitglieder fest, dass die Kommission für Stadtentwicklung beschlussfähig ist und es zu der mit der Einladung versandten Tagesordnung keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche gibt.

Frau Thomas weist darauf hin, dass mit dieser Sitzung die in der 54. Sitzung vom 20. September 2021 begonnene Befassung mit dem Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 18 (Bürogebäude nördlich Heizwerk) fortgesetzt wird. Das Protokoll über die 54. Sitzung wird derzeit gefertigt und wird demnächst vorliegen.

**2. Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 18 (Bürogebäude nördlich Heizwerk)**
**- Zustimmung nach öffentlicher Auslegung -**
**Drucksache Nr. 2021/03**

Frau Thomas macht einleitend auf das von der HafenCity Hamburg GmbH beauftragte Gutachten der Müller-BBM GmbH vom 7. Oktober 2021 zur Beurteilung der durch die Landstromanlage verursachten elektromagnetischen Felder aufmerksam. Dieses Gutachten wurde elektronisch an die Mitglieder sowie Vertreterinnen und Vertreter aus der Hamburgischen Bürgerschaft und der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte am 8. Oktober 2021 versandt und in den Sharepoint der Kommission für Stadtentwicklung gestellt. Sie schlägt vor, jedoch zunächst das Thema Verschattung zu behandeln.

Herr Mundt erläutert, dass es bis August 2021 zwei DIN-Normen mit Empfehlungen zur Besonnungsdauer für Wohnungen gegeben habe. Zum einen habe es die DIN 5034 – Tageslicht in Innenräumen seit dem Jahr 2011 gegeben, die eine Besonnungsdauer für mindestens einen Wohnraum einer Wohnung zur Tag-Nachtgleiche (20. März) in Höhe von vier Stunden oder am 17. Januar eine Besonnungsdauer von einer Stunde empfahl. Der Nachweisort für die Besonnungsdauer lag gemäß DIN 5034 an der äußeren Fassadenebene. Daneben gebe es die neue EU-Norm DIN EN 17037 – Tageslicht in Gebäuden, die auch Empfehlungen für die Besonnung mindestens eines Wohnraums einer Wohnung enthält. Gemäß DIN EN 17037 sei ein Tag zwischen dem 1. Februar und dem 21. März zu wählen. Zudem enthalte die DIN EN 17037 drei Empfehlungsstufen (gering, mittel und hoch) für die Besonnungsdauer. Der Nachweisort gemäß DIN EN 17037 sei die innere Fensterebene.

Herr Mundt zeigt auf, dass der Nachweisort gemäß DIN EN 17037 dazu führe, dass weniger potenzielle Besonnungszeit als nach der DIN 5034 für die Beurteilung erforderlich werde, da zum einen Zeiten mit einem Sonnenstand unter 11° über dem Horizont und zum anderen Zeiten, in denen die Fensterlaibungen zu einer Verschattung führen, von der potenziellen Besonnungsdauer von vornherein abgezogen werden. Die zu berücksichtigende Verschattung durch die Fensterlaibung führe gegenüber der DIN 5034 zur Tag-und-Nachtgleiche bei einer Südausrichtung des Fensters zu einer Reduzierung der Besonnungsdauer von rund einer Stunde je Laibungsseite.

Seit August 2021 läge die DIN 5034 in einer novellierten Fassung vor, die keine Empfehlungen für die Besonnungsdauer mehr enthalte. Der Stichtag 17. Januar sei aus der DIN 5034 komplett herausgenommen worden. Ausschließlich die DIN EN 17037 gebe nunmehr noch Empfehlungen für die Besonnungsdauer für Wohnungen. In dem Verschattungsgutachten sei die Besonnungsdauer auf der Fassadenaußenseite simuliert worden. Nun müsse für die Beurteilung der auf der inneren Fassadenebene liegende Bezugspunkt gemäß DIN EN 17037 berücksichtigt werden. Die Zeiten, die durch die Verschattung durch die Fensterlaibungen verloren gehen, müssten bei einer Simulation an der Fassadenaußenseite hinzugerechnet werden. Abhängig von der Wandstärke müssen zwischen rund 2 und 2,5 Stunden Besonnungsdauer hinzugerechnet werden, wenn die Außenfassadensimulation mit der DIN EN 17037 mit der Empfehlungsstufe „gering" (1,5 Stunden Besonnung an der Fensterinnenseite) verglichen werde.

Im Verschattungsgutachten aus dem März 2021 sei bereits eine Beurteilung nach der DIN EN 17037 vorgenommen worden. Der gewählte Stichtag am 20. März sei sowohl mit der DIN 5034 (alte Fassung) als auch mit der DIN EN 17037 kompatibel. Der nicht mehr existierende Stichtag 17. Januar werde informatorisch zusätzlich ausgewertet. Die Empfehlung der DIN 5034 zum Stichtag 17. Januar von einer Stunde Besonnungsdauer von einem Wohnraum in einer Wohnung entspringe einer fachwissenschaftlichen Ableitung aus den 1990er Jahren, die auf einem bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenmaß von 1 H beruhte. Als Abstandsflächenmaß gelte inzwischen auch in der Hamburgischen Bauordnung der Wert von 0,4 H. Durch die schon im Wettbewerb vorgegebene Abstaffelung der oberen beiden Geschosse der geplanten Bebauung werde gewährleistet, dass am Stichtag 20. März die gegenüberliegen Wohnbebauung bis hinunter zum 1. Obergeschoss mehr als vier Stunden besonnt werde. Lediglich in der Erdgeschosszone liege die Besonnungsdauer am 20. März unter vier Stunden.

Frau Thomas dankt Herrn Mundt für seine Erläuterungen zum Thema Verschattung und eröffnet die Diskussion zum Tagesordnungspunkt 2.

Frau Sudmann weist auf die im Schreiben der Anwohnerinnen und Anwohner der Straße Am Dalmannkai an die Mitglieder der Kommission für Stadtentwicklung vom 7. Oktober 2021 auf Seite 7 unter Punkt 7 genannten zwei Wohnungen im Hochparterre Am Dalmannkai 4 hin, die stärker von der Verschattung betroffen seien. Herr Mundt habe lediglich Ausführungen zur Besonnung der Erdgeschosszone am Stichtag 20. März gemacht. Außerdem fragt sie nach der Verschattungssituation am Stichtag 17. Januar.

Herr Mundt geht auf die Verschattungssituation am Stichtag 17. Januar ein, an dem aufgrund des niedrigen Sonnenstands mit der Neubebauung eine Besonnungsdauer von einer Stunde auf der gegenüberliegen Fassadenaußenseite nicht mehr erreicht werden könne. Der Stichtag 17. Januar sei nur in der DIN 5034 enthalten, die seit August 2021 nicht mehr gelte. Bezüglich der Wohnungen im Hochparterre erfolge eine nochmalige Überprüfung.

Frau Dr. Frieling gibt zu bedenken, dass der Zeitraum mit sehr niedrigen Sonnenständen auch vor und nach dem 17. Januar liege.

Herr Mundt erklärt, dass der 17. Januar als repräsentativer Stichtag im Winter gewählt wurde. Der niedrigste Sonnenstand ist zur Wintersonnenwende am 21. Dezember. In den Wintermonaten gebe es keine direkte Besonnung aufgrund der sehr niedrig stehenden Sonne. Daraus lassen sich aber nicht die Belichtungsverhältnisse ableiten.

Frau Thomas weist darauf hin, dass es in vielen Lagen in der HafenCity in den Wintermonaten keine direkte Sonneneinstrahlung gebe. In diesen Lagen seien in diesem Zeitraum aber dennoch gute Belichtungsverhältnisse vorzufinden.

Frau Dr. Frieling wendet ein, dass die Bauhöhe mit dem Bebauungsplan-Entwurf gegenüber dem geltenden Planrecht größer geworden sei.

Frau Sudmann hebt hervor, dass in den Wintermonaten durch die Verschattungswirkung der geplanten Bebauung keine direkte Besonnung der gegenüberliegenden Wohnbebauung gegeben sei. Die Anwohnerinnen und Anwohner würden mit dieser neugeschaffenen Tatsache konfrontiert. Im überarbeiteten Masterplan für die HafenCity aus dem Jahr 2010 sei noch keine Bebauung in der nun geplanten Höhe vorgesehen gewesen.

Frau Thomas macht deutlich, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplans der rechtlichen Rahmen auch in Bezug auf die fachlichen Abwägungsbelange eingehalten werde und die Planung als städtebaulich verträglich und dem Umfeld angepasst zu erachten sei.

Herr Duge bittet darum, die für das Plangebiet ursprünglichen Planungen aufzuzeigen.

Herr Polkowski erklärt, dass nach dem derzeit im Plangebiet geltenden Bebauungsplan HafenCity 1 an dieser Stelle die Errichtung einer Energieinfrastrukturanlage vorgesehen sei. Das Gasheizwerk habe schon zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplan HafenCity 1 bestanden. Konkret sei nördlich des Gasheizwerks ein Umspannwerk vorgesehen worden, für das inzwischen im Bereich des Oberhafens ein anderer Standort gefunden worden sei. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen wurde für die betrachtete Fläche eine planerische Neuordnung mit dem vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf erarbeitet.

Frau Sudmann geht auf den im Jahr 2010 überarbeiteten Masterplan der HafenCity ein, auf den in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf auf Seite 28 verwiesen werde. Nach dem überarbeiteten Masterplan der HafenCity sei auf der unbebauten Fläche eine zentrale Versorgungsanlage nördlich des Heizwerks vorgesehen gewesen. Sie sehe keine Notwendigkeit, sich allein an den minimalen Empfehlungen der DIN EN 17037 zu orientieren und durch die vorgesehene Bauhöhe eine Verschattung der Bestandswohnungen in den Wintermonaten in Kauf zu nehmen. Sie bittet darum, dass in einer Protokollerklärung die Besonnungszeiten für den Zeitraum von Oktober bis März angegeben werden.

Herr Polkowski macht deutlich, dass das bestehende Heizwerk in den Bebauungsplan HafenCity 1 integriert werden musste. Das Heizwerk sei nicht an einen anderen Ort zu verlegen gewesen. Nördlich des Heizwerks habe man eine Fläche für das Umspannwerk freigehalten wollen. Ohne das Heizwerk wäre an dieser Stelle voraussichtlich eine straßenparallele Randbebauung in Blockstruktur entstanden, wie sie an vielen Stellen in der HafenCity, beispielsweise Am Kaiserkai, realisiert wurde.

*Protokollerklärung: Das Umspannwerk wurde im Jahr 2011 im Bereich des Oberhafens errichtet.*

Frau Dr. Frieling merkt an, dass die Gebäude Am Kaiserkai in Abschnitte von rund 35 m bis 40 m Länge gegliedert seien. Das vorgesehene Gebäude werde mit einer Länge von rund 90 m und einer Baugrenze an der Straße geplant.

Herr Polkowski weist auf den Wohnungsbauriegel südlich des Heizwerks hin, der in demselben städtebaulichen Umfeld stehe und eine größere Länge als das geplante Bürogebäude nördlich des Heizwerks aufweise.

Frau Sudmann erinnert daran, dass eine Einschätzung der Besonnungssituation für die gegenüberliegende Wohnbebauung für alle Wintermonate fehle.

Herr Mundt erläutert, dass sich im Verschattungsgutachten auf von DIN-Normen empfohlene Stichtage bezogen werde. Er bietet als Grundaussage eine Ermittlung der Besonnungszeiten in den Wintermonaten anhand von Sonneneinfallswinkeln an.

*Protokollerklärung: Für die Wohnungen im 1. Obergeschoss der nördlich des geplanten Bürogebäudes gegenüberliegenden bestehenden Bebauung sei nach überschlägiger Abschätzung aufgrund der Sonnenstandshöhen im Jahresverlauf davon auszugehen, dass keine direkte Besonnung in etwa zwischen dem 28. September und dem 14. März gegeben sein werde.*

Frau Sudmann spricht als nächstes Thema das Windkomfortgutachten an. Unter Punkt 10 auf Seite 11 des Schreibens der Anwohnerinnen und Anwohner der Straße Am Dalmannkai vom 7. Oktober 2021 werde darauf hingewiesen, dass für eine exakte Betrachtung ein Windkanalversuch in einem Grenzschichtwindkanal erforderlich und das verwendete Berechnungsmodell MISKAM für die Fragen des Windkomforts in der angewandten Form ungeeignet sei.

Herr Mundt erläutert, dass die VDI Norm 3787 von Dezember 2020 Vorgaben zur Simulation der Windverhältnisse und zur Ableitung der Windkomfortkriterien in Windkomfortstufen mache. Nach dieser Norm können entweder eine numerische Simulationen anhand von Computermodellen, wie im vorliegenden Fall geschehen, oder Windkanalversuche vorgenommen werden. Windkanalversuche seien exakter als numerische Simulationen, aber das verwendete Berechnungsmodell MISKAM sei explizit zur Simulation der Windverhältnisse geeignet und erfülle die Anforderungen der VDI Norm 3787. Zur Beurteilung, ob Windkanalversuche notwendig seien oder nicht, müsse Fragestellungen nach der Verschlechterung der Windverhältnisse zum einen und nach Hinweisen auf eine Gefährdung durch Starkwinde zum anderen nachgegangen werden. Im Vergleich zur bestehenden Situation komme es hier zu einer Verbesserung der Windkomfortbedingungen. Über die numerische Simulation wurden keine Hinweise auf eine Gefährdung durch Starkwinde ermittelt. Aus diesen Gründen sei es dem Stand der Technik entsprechend und auch üblich, mit computergestützten Modellen zu arbeiten.

Frau Sudmann macht auf die besonderen Windverhältnisse in der HafenCity aufmerksam. Die Straße Am Dalmannkai liege in der Windkomfortzone D, die zum längeren Sitzen oder Stehen nicht geeignet sei. Sie fragt, ob für die besonderen Windverhältnisse in der HafenCity andere Parameter als die der VDI Norm 3787 angewandt werden müssten. Sie fragt ferner, ob bei der Einschätzung sowohl der Windverhältnisse als der Besonnungszeiten die geplante Bebauung im südlichen Überseequartier berücksichtigt worden sei.

Herr Mundt macht deutlich, dass die Windverhältnisse in der HafenCity mit freien Anströmsituationen berücksichtigt werden. Das sei Grund dafür, weshalb in neuen Bebauungsplanverfahren in der HafenCity Windkomfortgutachten in Auftrag gegeben werden. Das Windkomfortgutachten habe ergeben, dass sich die Windsituation Am Dalmannkai gegenüber der momentanen Bebauung verbessern werde. Es werde weniger Anfälligkeiten für eine starke Windexposition geben, was sich positiv für den Betrieb einer Außengastronomie auswirken könne. Ab Mitte April werde bedingt durch die Höhe des Sonnenstands der Gehweg Am Dalmannkai besonnt. Sowohl bei der Simulation der Windverhältnisse als auch bei Ermittlung der Besonnungszeiten sei die geplante Bebauung im südlichen Überseequartier berücksichtigt worden.

Herr Duge versteht die Aussage, wonach sich die Windkomfortsituation durch das neue Bürogebäude verbessert werde, in die Richtung, dass der Neubau eine abschirmende Wirkung auf die Luftströmungen Am Dalmannkai habe. Herr Mundt bestätigt die Schlussfolgerung von Herrn Duge.

Frau Dr. Frieling fragt, wie es zu einer Verbesserung der Windkomfortsituation durch die geplante Bebauung kommen könne und ob die Verbesserung abhängig von bestimmten Windrichtungen sei.

Herr Mundt zeigt auf, dass die Windkomfortsituation über alle Windrichtungen gemittelt und unter Berücksichtigung der Windrichtungshäufigkeiten beurteilt werde. Die Verbesserung der Windkomfortsituation ergebe sich daraus, dass Wind aus mehreren Windrichtungssektoren durch das Gebäude abgemindert werde.

Frau Dr. Frieling fragt mit Bezug auf die durch die Landstromanlage verursachten elektromagnetischen Felder, warum die Landstromanlage an dieser Stelle und nicht im Kreuzfahrtterminal im südlichen Überseequartier realisiert werde. Sie fragt ferner, was es mit dem Gebäude für Landstrom-Übergabefahrzeuge auf sich habe, das im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren HafenCity 15 genannt werde. Sie weist darauf hin, dass für die Landstromanlage Annahmen getroffen werden, ohne die genaue technische Beschaffenheit der Anlage zu kennen und dass bei den getroffenen Annahmen noch Minimierungspotenzial im Bereich der Anlagen läge.

Herr Polkowski erklärt, dass über die Landstromanlage die Schiffe am Kreuzfahrtterminal im südlichen Überseequartier mit Landstrom versorgt werden. In der Landstromanlage werde der Strom aus dem öffentlichen Netz auf die für die Kreuzfahrtschiffe geeignete Spannung und Frequenz gebracht. Der Standort für eine Landstromanlage im Plangebiet ergebe sich aus der bestehenden Netzinfrastruktur. Das Gebäude für Landstrom-Übergabefahrzeuge diene der Unterbringung der Fahrzeuge, die das Landstromkabel zum Kreuzfahrtschiff bringen. Ein solches Gebäude als Abstellmöglichkeit müsse unmittelbar auf dem Gelände des Kreuzfahrtterminals vorgesehen werden.

Herr Polkowski führt aus, dass der Bebauungsplan als Angebot diene, bestimmte Nutzungen zu realisieren. Im vorliegenden Fall sei die Gebäudeplanung parallel zum Bebauungsplanverfahren schon sehr weit vorangeschritten. Es sei bekannt, dass an diesem Standort eine Landstromanlage gebaut werden solle. Nach besten Wissen und Gewissen würden Annahmen getroffen, wie die Anlage beschaffen sein werde. Es gebe technische Anforderungen an eine solche Anlage, die von der Hamburg Port Authority AöR (HPA) als Betreiber aufgestellt wurden. Auf der Basis dieser Annahmen sei das Gutachten der Müller-BBM GmbH zu dem Ergebnis gekommen, dass der Betrieb einer solchen Anlage im Hinblick auf die elektromagnetischen Felder zulässig sein werde. Über die endgültige Zulassung der Anlage entscheide das Genehmigungsverfahren. Neben den Grenzwerten werde auch der fachwissenschaftlich diskutierte Vorsorgewert bezüglich der Magnetfeldbelastung im engen Abstand um das Gebäude eingehalten.

Frau Sudmann fragt, ob der Vorsorgewert die 24-Stundenbelastung berücksichtige. Außerdem fragt sie nach dem Strombedarf der Landstromstromanlage für Kreuzfahrtschiffe.

Herr Mundt erklärt, dass die durchschnittliche Leistung der Landstromanlage bezogen auf das Jahresmittel für die Beurteilung im Gutachten angesetzt wurde. Die Einhaltung des von der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz (BJV) empfohlenen Vorsorgewertes sei im Gutachten geprüft worden. Der Landstrombedarf für die Kreuzfahrtschiffe werde von der HPA als Betreiberin der Anlage vorgegeben.

Frau Thomas erinnert daran, dass die Landstromanlage nach den Vorgaben des Immissionsschutzrechtes genehmigungsfähig sein müsse, was im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft werde.

Herr Polkowski macht deutlich, dass die Zulassungsfähigkeit der Landstromanlage von der Einhaltung der Grenzwerte abhänge. Im Bebauungsplanverfahren werde geprüft, dass die Grenzwerte grundsätzlich eingehalten werden. Das ergänzende Gutachten basiere auf den Annahmen des ursprünglichen Gutachtens, das von den von der HPA gesetzten Anforderungen an die Anlage ausgehe.

Frau Koeppen hält fest, dass die Detailfragen zur Landstromanlage im Zuge des Genehmigungsverfahrens geklärt werden.

Frau Sudmann spricht als nächstes die Themen Verkehr und Lärm an. Im Schreiben der Anwohnerinnen und Anwohner der Straße Am Dalmannkai vom 7. Oktober 2021 werden Verkehrsfrequenzen im Gebiet des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 18 von 3.000 Kfz / Tag, davon 376 Lkw, genannt. In der Verkehrsprognose für den Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 (Südliches Überseequartier) werden für die Straße Am Dalmannkai von 4.100 Kfz / Tag, davon 400 Lkw angegeben. Sie fragt, welche Angaben aktuell gelten.

Herr Polkowski erläutert, dass in Bebauungsplanverfahren Verkehrsprognosen erstellt würden, die auf Annahmen beruhen, wie sich der Verkehr entwickeln werde. Sofern sich Verkehrsverhältnisse verändern, könne das aufgrund der Veränderung äußerer Rahmenbedingungen vorkommen, auf die die Stadt keinen Einfluss habe, oder aufgrund von in der Stadt ergriffenen Maßnahmen. Zu Beginn der Planungen für die HafenCity habe noch nicht festgestanden, dass eine U-Bahnlinie in der HafenCity einen Großteil der dortigen Verkehre abwickeln werde. Erste Verkehrsprognosen für die HafenCity, die noch nicht für bestimmte Bebauungspläne erstellt wurden, haben die Erschließung der HafenCity durch die U 4 noch nicht berücksichtigt. Auch die Elbphilharmonie sei am Anfang der Planungen für die HafenCity noch nicht vorgesehen gewesen. Nicht nur die durch die HafenCity ausgelösten Verkehre spielten eine Rolle, auch aus den Entwicklungen im Umfeld werden sich Wechselwirkungen für den Verkehr in der HafenCity ergeben. Aus diesem Grund müsse das Verkehrsmodell für die HafenCity anlassbezogen fortgeschrieben werden. Anlässe können neben grundlegend neuen Rahmenbedingungen auch neue verkehrspolitische Zielsetzungen sein. Die letzte Fortschreibung des Verkehrsmodells für die HafenCity sei im Zusammenhang mit den Planungen für das südliche Überseequartier erfolgt. Das Bauvorhaben im Plangebiet löse kaum zusätzlichen Kfz-Verkehr aus, da es in dem Gebäude keine Kfz-Stellplätze geben werde.

Herr Mundt weist auf die Verkehrsuntersuchung für die HafenCity aus dem Jahr 2008 hin, die auf den Verkehrszahlen aus dem Jahr 2004 basierte und als Zeithorizont das Jahr 2025 hatte. Darin wurden für die Straße Am Dalmannkai als Prognosewert rund 1.800 Kfz/Tag angegeben. Bei einem in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Lkw-Anteil in Höhe von 3,5 % wären davon 63 Lkw-Fahrten. Eine aktuelle Verkehrsmengenprognose mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2035 komme für die Straße Am Dalmannkai auf rund 3.000 Kfz/Tag, davon 240 Lkw/Tag. Lärmpegelsteigerungen würden sich jedoch nicht durch zusätzlichen Verkehr, sondern aufgrund von Schallreflexion an Gebäuden ergeben, die durch entsprechende Festsetzungen zur reflexionsmindernden Gestaltung der Fassade auf ein Minimum reduziert werden.

Frau Sudmann merkt an, dass in der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 22/5913 zur Frage 3 geantwortet werde, dass im Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 die aktuellen Verkehrsmengen im Plangebiet verwendet werden und somit eine Aktualisierung der lärmtechnischen Untersuchung nicht erforderlich sei.

Herr Polkowski antwortet, dass die aktuellen Verkehrsmengenprognosen gemeint seien.

Frau Dr. Frieling weist darauf hin, dass die Verkehrsprognose für den Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 (Südliches Überseequartier) für die Straße Am Dalmannkai 4.100 Kfz/Tag, davon 400 Lkw angebe.

Herr Mundt antwortet, dass im aktuellen Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2035 verschiedene Lastfälle mit unterschiedlichen Szenarien betrachtet werden. Im städtischen Vergleich seien die prognostizierten Verkehrsmengen für die Straße Am Dalmannkai als gering anzusehen.

*Protokollerklärung: Die für die Straße Am Dalmannkai angegebenen 4.100 Kfz/Tag (davon 400 Lkw) entstammen der Verkehrsprognose für das südliche Überseequartier bzw. zum Bebauungsplanverfahren HafenCity 15 aus dem Jahr 2016. Die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2016 ist mittlerweile veraltet und wurde durch die aktuelle Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2035 ersetzt.*

Frau Sudmann fragt, von welcher Verkehrsprognose aktuell ausgegangen werde.

Frau Thomas antwortet, dass die aktuelle Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2035 vom 9. Juli 2021 stamme.

Frau Sudmann spricht als nächsten Punkt das Thema Büroflächenbedarf an. In der 54. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 20. September 2021 sei ausgeführt worden, dass sich in der HCH zukünftig fünf Beschäftigte vier Büroräume teilen würden. In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 22/5913 auf die Frage 12 heißt es, dass die HCH im neuen Bürogebäude 3.021 m² Bruttogrundfläche (BGF) belegen werde. Für die Genehmigungsplanung der HCH sei von einem Flächenbedarf von 27 m² bis 30 m² BGF je Mitarbeitenden ausgegangen worden. Ausgehend vom Richtwert für den Raumbedarf je Beschäftigten in der Hamburger Verwaltung aus dem Jahr 2012 von 28 m² BGF müsse die Beschäftigtenzahl der HCH höher als die in den Stellungnahmen zu den Einwendungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung genannt sein, in denen von einem Einzug im Jahr 2024 mit rund 100 Beschäftigten ausgegangen worden sei. Bei 80 Beschäftigten werden bei einem Richtwert von 28 m² BGF je Beschäftigten nur 2.240 m² BGF gebraucht. In diesem Zusammenhang fragt sie, mit wie vielen Beschäftigten die HCH welche Bruttogrundfläche im Neubau nutzen werde.

Herr Polkowski macht deutlich, dass es in einem Bebauungsplan darum gehe, ob die Planungen für ein Gebäude mit bestimmten Nutzungen geeignet seien. Unabhängig von der Nutzung durch die HCH gehe es darum, mit dem Bebauungsplan das Planrecht zu schaffen, um an dieser Stelle ein Bürogebäude realisieren zu können. Zum Zeitpunkt als sich herausgestellt hatte, dass das Umspannwerk nicht im Plangebiet gebraucht werde, wurde die Gelegenheit genutzt, die städtebauliche Situation an dieser Stelle zu verbessern. Die Debatte um den Bedarf habe nichts mit der Fragestellung zu tun, ob es städtebaulich sinnvoll sei, an dieser Stelle das vorgesehene Gebäude zu realisieren.

Herr Dr. Kleinau macht darauf aufmerksam, dass der geplante Neubau ein flexibles, nicht auf die Nutzung durch die HCH bezogenes Gebäude sei. Die HCH plane derzeit mit rund 90 Beschäftigten den Neubau zu nutzen, wobei im Gebäude auch Sonderflächen für die HCH eingeplant werden. Nicht von der HCH genutzte Flächen im Gebäude könnten an Dritte vermietet werden.

Frau Sudmann wendet ein, dass in der HafenCity viele Büroflächen zwischen 2.500 m² und 3.000 m² angeboten werden und die HCH als öffentliches Unternehmen sparsam mit Ressourcen umgehen solle. Es müsse grundsätzlich in Frage gestellt werden, ob in der HafenCity noch weitere, neue Büroflächen geschaffen werden müssen.

Frau Dr. Frieling fragt nach, ob die HCH die Vermieterin für die nicht von der HCH selbst genutzten Flächen im Neubau sein werde. Außerdem fragt sie nach der Quadratmeter-Netto-Kaltmiete für die Büroflächen im Neubau und nach dem voraussichtlichen Fertigstellungszeitpunkt des Gebäudes. Sie halte die Pflege der Fassadenbegrünung für aufwendig.

Frau Thomas weist darauf hin, dass die Fassadenbegrünung aus dem Wettbewerbsergebnis resultiere und die Umsetzung beabsichtigt sei.

Herr Dr. Kleinau sagt zum Mietpreis, dass dieser eher konservativ kalkuliert werde. Er gehe von eine guten Nachfrage am Markt für Büroflächen in der HafenCity aus. Es gebe bereits Nachfragen von Interessenten. Die Fertigstellung des Gebäudes einschließlich der Landstromanlage werde im Jahr 2024 angestrebt.

Herr Theiling führt zur Dachbegrünung aus, dass entsprechend den Vorgaben aus dem Bebauungsplan-Entwurf im Bauantrag die Dachfläche zu 50 % mit einer Aufteilung 20 % intensiv und 30 % extensiv begrünt werde. Das oberste Dach mit der Photovoltaikanlage lasse sich nur extensiv begrünen. Auf den Dachterrassen werde eine intensive Begrünung angelegt. Bei den Begrünungsmaßnahmen sei die Begrünung der Nordfassade als Zusatzbegrünungsmaßnahme nicht in die vorgegebene Begrünungsbilanz eingerechnet. Ein Experte für Dach- und Fassadenbegrünung berate die Architekten des Gebäudes. Für die Begrünung der Nordfassade werde im Bauantrag eine Pflanzenauswahl genannt. Über Probebegrünungen werde derzeit ausprobiert, welche Pflanzen sich am besten eignen werden. Die Begrünung werde über ein Holzgerüst vor der Fassade realisiert. Zwischen dem Holzgerüst und der Fassade werden Pflanzkästen gesetzt, in denen die einzelnen Pflanzen in separaten Töpfen mit Nährflüssigkeit wachsen. Die Töpfe werden sich unproblematisch austauschen lassen. Auf der Ostseite und mit Erlaubnis des Nutzers des benachbarten Gebäudes auch auf der Westseite seien bodengebundene Fassadenbegrünungen vorgesehen. Auf der Südseite werden Photovoltaikbänder installiert, sodass eine Fassadenbegrünung dort nicht möglich sei. Die nicht überbauten Flächen im Plangebiet werden zu 20 % begrünt.

Frau Koeppen geht auf den Wettbewerb für das sehr anspruchsvolle Gebäude, der auf einer umfangreichen Auslobung beruhte, ein. Mitglieder der Hamburgischen Bürgerschaft seien als Jurymitglieder am Wettbewerb beteiligt gewesen. In dem Wettbewerb habe es keine Kritik von Bürgerschaftsmitgliedern an der Höhe, an der Begrünung und an der Form der Entwürfe gegeben.

Frau Sudmann fragt nach dem aktuellen Mietpreis für vergleichbare Büroflächen in der HafenCity.

Frau Thomas macht deutlich, dass eine Diskussion über Mietpreise am Büroflächenmarkt nicht Gegenstand der Beratung sei.

Frau Sudmann möchte wissen, warum die Baugrenze bis an die Straße gelegt werde. Sie lasse die Begründung, dass in der Nachbarschaft vergleichbare Gebäude auch bis an die Straße gesetzt wurden, nicht gelten. Die Gebäude in der Nachbarschaft seien nicht so lang und hätten Einschnitte, die das geplante Gebäude nicht habe. In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 22/5913 zur Frage 10 werde ausgeführt, dass schon der Masterplan der HafenCity aus dem Jahr 2000 eine derartige Bebauung in Blockstruktur vorsehe. Im Begründungstext werde auf Seite 28 ausgeführt, dass im Masterplan der HafenCity aus dem Jahr 2000 bzw. der Überarbeitung aus dem Jahr 2010 an dieser Stelle eine unbebaute Fläche vorgesehen gewesen sei.

Frau Thomas weist nochmals auf die Blockrandstruktur als Wesensmerkmal der HafenCity hin.

Herr Polkowski hebt die intensive Auseinandersetzung mit dem Bestand im Umfeld im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hervor. Zu den Prinzipien des Masterplans der HafenCIty aus dem Jahr 2000 und der Fortschreibung aus dem Jahr 2010 gehörten die innerstädtische parallele Blockbebauung und gut zugängliche publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss mit einer Baugrenze an der Straße. Die veränderten Rahmenbedingungen auf diesem Grundstück ermöglichten nun die Realisierung eines Gebäudes nach den genannten Prinzipien des Masterplans. Die Gebäudelängen im Umfeld seien ähnlich. Als Beispiele nennt er die gegenüberliegende Wohnbebauung Am Dalmannkai und den Wohnbauriegel am Grasbrookpark südlich des Heizwerks. In seinen Dimensionen stelle das geplante Bürogebäude keinen Maßstabsbruch zur umgebenden Bebauung dar. Im Wettbewerb wurde entschieden, dass der ausgewählte Entwurf die architektonische Antwort auf die Frage gebe, welches Gebäude an dieser Stelle als städtebaulich angemessen anzusehen sei.

Frau Sudmann spricht sich gegen die Zustimmung zur öffentlichen Auslegung aus. Solange noch eine Chance auf eine Veränderung des Bebauungsplan-Entwurfs bestehe, dürfe dieser nicht öffentlich ausgelegt werden. Sie werde gegen die öffentliche Auslegung stimmen.

Frau Dr. Frieling hält das geplante Bürogebäude für zu groß. Es sei bei der Planung zu wenig Rücksicht auf das Umfeld genommen worden und der Grünanteil hätte größer ausfallen können. Sie werde gegen die öffentliche Auslegung stimmen.

Herr Duge begrüßt die Planungen, die er als Jurymitglied im Wettbewerb mitgestalten konnte. Es werde ein in der Gesamtbetrachtung $CO_2$-neutrales Gebäude von sehr hoher ökologischer Qualität geschaffen, das städteplanerisch in das urbane Umfeld gut passe. Die Fraktion DIE GRÜNEN werde der öffentlichen Auslegung zustimmen.

Frau Koeppen berichtet als Jurymitglied von einer intensive Auseinandersetzung im Wettbewerb um die Ausgestaltung des Gebäudes. In der Sitzung am 20. September 2021 und der heutigen Sitzung konnten alle Aspekte der Planung ausführlich dargestellt und besprochen werden. Nun sei der Zeitpunkt für die öffentliche Auslegung gekommen, der die SPD-Fraktion zustimmen werde.

Frau Thomas stellt fest, dass zum Tagesordnungspunkt 2 keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Sie lässt über die Kommissionsdrucksache Nr. 2021/03 abstimmen. Sie stellt fest, dass der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 18 (Bürogebäude nördlich Heizwerk) mehrheitlich bei zwei Gegenstimmen und keiner Enthaltung zugestimmt wird.

## 3. Verschiedenes

Frau Thomas weist auf den voraussichtlichen Sitzungstermin am 25. Oktober 2021 hin. Für diesen Sitzungstermin ist die Zustimmung zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans HafenCity 15 (Südliches Überseequartier – Ergänzendes Verfahren) vorgesehen. Zu dieser Sitzung wurde per E-Mail und mit Briefpost am 4. Oktober 2021 eingeladen. Alle für das Bebauungsplanverfahren relevanten Gutachten wurden unter dem Sitzungstermin in den Sharepoint der Kommission für Stadtentwicklung eingestellt.

Frau Thomas stellt fest, dass es keine weiteren Wortbeiträge zum Tagesordnungspunkt 3 gibt und bedankt sich bei allen Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Sie verabschiedet alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und schließt um 20.55 Uhr die Sitzung.

Klaus Haberlandt
(Protokoll)

Monika Thomas
(Vorsitzende)