



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

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

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Zentrale Aufgaben
LP 02

An die Mitglieder
und Vertreterinnen / Vertreter
der Kommission für Stadtentwicklung

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, 22. Dezember 2021

Protokoll über die 56. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 25. Oktober 2021 um 19.00 Uhr im Bürgerhaus Wilhelmsburg, Mengestraße 20, 21107 Hamburg (öffentliche Sitzung unter der Einhaltung der Auflagen nach der Verordnung zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 in der Freien und Hansestadt Hamburg)

Teilnehmerinnen / Teilnehmer:

Staatsrätin Monika Thomas (Vorsitz),
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 für Herrn Dirk Kienscherf),
Sabine Jansen (Bürgerschaft, Vertreterin für Frau Sabine Dobusch),
Dagmar Wiedemann (Bürgerschaft, Vertreterin),
Dr. Gunter Böttcher (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, Mitglied),
Oliver Sträter (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, Mitglied),
Susanne Metz (Verwaltung, BSW, Mitglied),
Barbara Ehlers (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Stefan Mundt (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Astrid Pachnio (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Heie Kettner (BSW, Amt für Verwaltung und Recht),
Prof. Jürgen Bruns-Berentelg (Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH),
Fabian Heck (HafenCity Hamburg GmbH),
Timo Weedermann-Korte (BSW – Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung) und
Klaus Haberlandt (BSW – Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung).

Frau Thomas eröffnet um 19.05 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 56. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung als öffentliche Sitzung im Bürgerhaus Wilhelmsburg unter der Einhaltung der Auflagen nach der Verordnung zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 in der Freien und Hansestadt Hamburg. Als Gäste zum Tagesordnungspunkt 2 begrüßt sie Herrn Prof. Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH, und Herrn Heck von der HafenCity Hamburg GmbH. Ferner heißt sie rund 20 interessierte Bürgerinnen und Bürger, die die Sitzung als Zuhörerinnen und Zuhörer im Saal verfolgen, herzlich willkommen. Zur Protokollerstellung wird eine Tonaufnahme der Sitzung gefertigt.

Frau Thomas stellt 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 die Protokolle über die 54. Sitzung am 20. September 2021 und die 55. Sitzung am 11. Oktober 2021 (Zustimmung zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 18 – Bürogebäude nördlich Heizwerk) demnächst an alle Mitglieder sowie Vertreterinnen und Vertreter der Kommission versandt werden.

**2. Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15
(Südliches Überseequartier – Ergänzendes Verfahren)
- Zustimmung zur öffentlichen Auslegung -
Drucksache Nr. 2021/04**

Frau Thomas gibt einleitend zum Tagesordnungspunkt 2 einer Zuhölerin, die eine Anwohnerin aus dem Umfeld des Plangebiets ist, die Gelegenheit zu einem kurzen Redebeitrag.

Die Anwohnerin weist in ihrem Redebeitrag darauf hin, dass im Umfeld des Plangebiets nicht nur Wohnungen, sondern auch eine Schule, ein Kindergarten und ein Spielplatz zu finden seien. Für die Anwohnerinnen und Anwohner spielen die Schadstoff- und Lärmbelastung und deren Beschränkung auf ein nicht gesundheitsschädliches Maß eine große Rolle.

Frau Thomas dankt der Anwohnerin für ihren Redebeitrag. Der Bebauungsplan HafenCity 15 ist am 30. Januar 2018 festgestellt worden und ist am 10. Februar 2018 in Kraft getreten. Gegen den Bebauungsplan ist aus der Nachbarschaft geklagt worden. Das Oberverwaltungsgericht hat mit Beschluss vom 20. April 2020 gerügt, dass die nachbarschaftlichen Belange nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Daraufhin wird der festgestellte Bebauungsplan in einem ergänzenden Verfahren gemäß § 214 Absatz 4 Baugesetzbuch angepasst. Während des ergänzenden Verfahrens ruht das Normenkontrollverfahren; das Oberverwaltungsgericht werde über den Bebauungsplan nach Abschluss des ergänzenden Verfahrens entscheiden. Im ergänzenden Verfahren sind Gutachten aktualisiert worden. Dies hat teilweise textliche und zeichnerische Änderungen zur Folge. Frau Thomas bittet Herrn Kettner über die verfahrensrechtliche Situation zu informieren.

Herr Kettner erläutert, dass es zum festgestellten und in Kraft getretenen Bebauungsplan zwei parallele Gerichtsverfahren gegeben hat. Zum einen ist bereits im Februar 2018 ein Normenkontrollantrag gestellt worden, mit dem das Oberverwaltungsgericht um die Überprüfung der Wirksamkeit des Bebauungsplans gebeten wurde. Zum anderen sind nach der Erteilung der ersten Baugenehmigung Widersprüche gegen die Baugenehmigungen eingelegt worden. Dazu ist die Anordnung der aufschiebenden Wirkung in einem Eilverfahren beantragt worden, was bei einer Entscheidung zugunsten der Antragstellerinnen und Antragsteller zu einem Stopp der Bautätigkeit geführt hätte. In diesem vom Verwaltungsgericht vordringlich betriebenen Verfahren sind die Anträge zurückgewiesen worden. Auch das Oberverwaltungsgericht, das im Anschluss angerufen worden ist, hat die Anträge zurückgewiesen. Die aufschiebende Wirkung ist nicht angeordnet und die Bautätigkeit nicht gestoppt worden. Das Oberverwaltungsgericht hat im Eilverfahren allerdings daraufhin hingewiesen, dass nach der Auffassung des Gerichts ein formaler Mangel bei der Ermittlung der Lärmbelastung auf das Umfeld des Plangebiets durch den vom Plangebiet verursachten Verkehr vorliege.

Nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts könne der Mangel rechtzeitig vor in der Inbetriebnahme des südlichen Überseequartiers in einem ergänzenden Verfahren korrigiert und geheilt werden, so dass dann keine Rechtsverletzung für die Anwohnerinnen und Anwohner mehr drohe. Aus diesem Grund hat das Oberverwaltungsgericht entschieden, dass es nicht notwendig sei, den Bau zu stoppen. Im ergänzenden Verfahren wird nicht nur die vom Oberverwaltungsgericht angesprochene Verkehrslärmbelastung im Umfeld des Plangebiets überprüft, sondern auch die übrigen vom Antragsteller gerügten Themen in die Überprüfung aufgenommen. Sobald das ergänzende Verfahren abgeschlossen und der ergänzte Bebauungsplan in Kraft getreten sei, werde das Oberverwaltungsgericht das Normenkontrollverfahren wieder aufnehmen und über die Wirksamkeit des ergänzten Bebauungsplans entscheiden.

Frau Ehlers zeigt auf, dass die Tourismusstudie Überseequartier Süd, die Verträglichkeitsanalyse zu den Auswirkungen der Handelsnutzung, die Verkehrsprognose HafenCity 2035, die Luftschadstoffuntersuchung, die schalltechnische Untersuchung, das Verschattungsgutachten und das Windkomfortgutachten aus Anlass des Verfahrens beim Oberverwaltungsgericht aktualisiert, erweitert oder neu erstellt wurden. Die Studien und Gutachten werden nachfolgend kurz vorgestellt. Die Ergebnisse der Tourismusstudie Überseequartier Süd sind als ein Baustein in die Verträglichkeitsanalyse zu den Auswirkungen der Handelsnutzung eingeflossen. Die Verträglichkeitsstudie als Einzelhandelsgutachten liefert die Eingangsparemeter für das Verkehrsgutachten mit dem Zeithorizont 2035. Auf dem Verkehrsgutachten bauen das Lärmgutachten und Luftschadstoffgutachten auf.

Frau Ehlers führt zur Tourismusstudie aus, dass es sich dabei um die mit aktuellen touristischen Kenndaten auf den letzten Stand gebrachte Fassung handelt. Die Daten einer Haushaltsbefragung sind übernommen worden. Der Umsatzanteil im Einzelhandel im südlichen Überseequartier, der aus dem Tourismus generiert wird, beträgt rund 26 %. Auch pandemiebedingte Effekte sind untersucht worden. Es sei davon auszugehen, dass sich nach der Coronapandemie der Tourismus in Hamburg im Jahr 2024 erholen und wieder das Niveau des Jahres 2019 erreichen werde. Das für das Jahr 2024 bestimmte Umsatzpotenzial im südlichen Überseequartier werde auf rund 1,6 Milliarden Euro geschätzt. Darin werden alle Touristinnen und Touristen ohne Tagesbesucherinnen und Tagesbesucher aus dem Einzugsgebiet des Einzelhandelsgutachtens berücksichtigt. Die Tagesbesucherinnen und Tagesbesucher werden im Einzelhandelsgutachten als Kundinnen und Kunden gezählt. Einschließlich der Tagesbesucherinnen und Tagesbesucher aus dem Umland, aber ohne die Kundinnen und Kunden aus Hamburg, werde das Umsatzpotenzial für das Jahr 2024 im Einzelhandel in Hamburg mit rund 3,3 Milliarden Euro angesetzt.

Frau Ehlers trägt zum Verträglichkeitsgutachten zu den Auswirkungen der Handelsnutzung vor. Für die Aktualisierung des Gutachtens sind alle Eingangsparameter überprüft, eine umfassende Bestandserhebung durchgeführt und der Betrachtungsraum erweitert worden. Es werden im aktualisierten Gutachten mehr Zentren betrachtet. Es gebe eine sektorale Worst-Case-Untersuchung für einzelne Branchen, sodass sich in diesem Szenario in der Summe mehr Umsatzpotenzial ergebe als in einer Gesamtumsatzbetrachtung. Pandemiebedingte Auswirkungen und Effekte durch den Online-Handel werden im Gutachten ebenfalls berücksichtigt. Zum einen sei festgestellt worden, dass in allen betrachteten Zeiträumen in allen Zentren die Umverteilungseffekte zugunsten des südlichen Überseequartiers unter 10 % und damit innerhalb der allgemein angenommenen Grenze für die Verträglichkeit lägen. Zum anderen werden alle relevanten Abweichungen zum Gutachten aus dem Jahr 2016 festgestellt. Das aktuelle Gutachten habe die Verträglichkeit des Vorhabens erneut nachweisen können.

Herr Mundt berichtet über die umweltbezogenen Gutachten. Zunächst stellt er das Verkehrsgutachten, das als Basis für die Immissionsgutachten dient, vor. Die HafenCity Hamburg GmbH hatte eine umfangreiche Aktualisierung beauftragt. Sowohl die Verkehrsmengenprognose für das südliche Überseequartier als auch eine neue Verkehrsprognose für die gesamte HafenCity mit dem Zeithorizont 2035 sind erstellt worden. Als zeitliches Zwischenszenario wird das Jahr 2023 betrachtet, in dem das südliche Überseequartier voraussichtlich in Betrieb gehen werde. Das Oberverwaltungsgericht hat ausgeführt, dass für die Baugenehmigung, die sich zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme ändernden Verkehrsverhältnisse relevant für die Beurteilung der Lärmauswirkungen des Vorhabens seien. Es sind viele unterschiedliche Verkehrsszenarien einschließlich der Betrachtung von Worst-Case-Szenarien erstellt worden. Zum einen ist in einem Szenario der Entertainmentanteil zulasten des Einzelhandelsanteils erhöht worden, wodurch sich eine Verkehrsmengenverschiebung in den Nachzeitraum ergebe. Darüber hinaus ist ein Szenario mit der Nachtspernung der Tiefgaragenzufahrt an der San-Francisco-Straße erstellt worden. Diese Nachtspernung ist in der Baugenehmigung festgelegt worden. Die aktuelle Verkehrsmengenprognose für das südliche Überseequartier komme zu geringeren Verkehrsmengen als die Prognose, die zum Bebauungsplanverfahren im Jahr 2016 aufgestellt worden ist.

Herr Mundt stellt das aktuelle Lärmgutachten vor. Die Verkehrslärberechnungen ist neu durchgeführt worden. Die Verkehrslärbelastung innerhalb und außerhalb des Plangebiets sei umfassend erfasst und Worst-Case-Varianten gebildet worden, z.B. höhere Verkehrsmengen im Nachtzeitraum sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebiets. Es sei eine großräumige Betrachtung der Verkehrslärmauswirkung des südlichen Überseequartiers im gesamten Bereich der HafenCity an den Hauptverkehrsstraßen einschließlich einer lärmtechnischen Betrachtung für das Prognosejahr 2023 vorgenommen worden. Darüber hinaus sei auch die Gewerbelärberechnungen aktualisiert worden. Dabei sei jede Gewerbelärmemission, die auf das Plangebiet einwirke und welche im Plangebiet erzeugt werde, betrachtet worden. Als Schlussfolgerung aus dem Lärmgutachten sei gezogen worden, dass die zusätzlichen im Plangebiet erzeugten Lärmemissionen keine Schutzmaßnahmen außerhalb des Plangebiets erfordern werden. Die Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2035 prognostiziere auf allen im Lärmgutachten betrachteten Straßenabschnitten geringere Verkehrsmengen als alle vorlaufenden Verkehrsgutachten für die HafenCity. Aus dem aktuellen Lärmgutachten werden lediglich zwei Änderungen bei den Festsetzungen des Bebauungsplans resultieren. Zum einen gebe es eine neu aufgenommene Festsetzung, die sich auf eine besondere Fassadengestaltung zur Minderung der Lärmreflexion beziehe. Zum anderen sei eine Lärmfestsetzung zum Schutz vor Gewerbelärm, der aus der Kaioperationsfläche des Kreuzfahrtterminals resultiere, räumlich erweitert worden.

Herr Mundt geht über zum Luftschadstoffgutachten, das basierend auf der letzten Verkehrsmengenprognose aktualisiert wurde. Dafür sei auch die Anzahl der Kreuzfahrtschiffanläufe einschließlich der darauf resultierenden Schiffsemissionen mit der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH als Betreiberin des neuen Kreuzfahrtterminals sowie mit der Hamburg Port Authority AöR (HPA) und der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) neu abgestimmt worden. Zusätzlich sei überprüft worden, welcher Schadstoffeintrag von den Emissionen des Heizwerks in der HafenCity ausgehe. Die Verbrennungsgase, die mit der Ablauf über den rund 80 m hohen Schornstein abgegeben werden, werden ausreichend hoch abgeleitet und verdünnt, sodass sie für die Luftschadstoffkonzentration im Plangebiet irrelevant seien. Im Luftschadstoffgutachten werden verschiedene Szenarien mit einem Zeithorizont vom Jahr der geplanten Inbetriebnahme 2023 bis zum Jahr 2035 innerhalb und außerhalb des Plangebiets untersucht. Die Schlussfolgerungen aus dem aktuellen Luftschadstoffgutachten seien keine anderen als aus vorhergehenden Gutachten. Die maßgeblichen Grenzwerte aus der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die relevanten Schadstoffkomponenten Stickoxide und Feinstaub werden außerhalb des Plangebiets eingehalten. Es werde eine Überschreitung des Grenzwertes für die Stickstoffdioxidkonzentration in der Nähe des Kreuzfahrtterminals prognostiziert. Für die betroffenen Baufelder werde im überarbeiteten Bebauungsplan die Wohnnutzung ausgeschlossen und eine Festsetzung für die kontrollierte Belüftung getroffen. Diese Festsetzungen finden sich bereits im geltenden Bebauungsplan HafenCity 15.

Herr Mundt spricht als nächsten Punkt das Verschattungsgutachten an, das komplett neu beauftragt wurde. Die Besonnungssituation innerhalb und außerhalb des Plangebiets wurde ermittelt. Dabei ist wichtig, dass ein Vergleich mit den sich einstellenden Besonnungsverhältnissen mit denen für den Vorgängerbebauungsplan Hafencity 5 (Südteil) ermittelten Besonnungsverhältnissen angestellt werde. Der Bebauungsplan Hafencity 5 ist schon im Jahr 2008 festgestellt worden. Beim Vergleich der Besonnungsverhältnisse haben sich keine erheblichen Veränderungen außerhalb des Plangebiets ergeben. Für den Bebauungsplan Hafencity 15 seien aus dem neuen Verschattungsgutachten folgende Schlussfolgerungen gezogen worden: Bei einigen Baufeldern südlich der U-Bahn-Linie U 4 (innerhalb des Plangebietes) werden unzureichende Besonnungsverhältnisse prognostiziert. Für diese Baufelder sei die Zulässigkeit der Wohnnutzung eingeschränkt worden.

Herr Mundt stellt das Windkomfortgutachten vor, mit dem Bereiche innerhalb und außerhalb des Plangebiets betrachtet worden seien und das zur Schlussfolgerung komme, dass sich im Vergleich zur unbebauten Fläche der Windkomfort im bebauten Plangebiet verbessern werde. Durch die Gebäude, die eine windabschirmende Wirkung haben, werde es zu einer Verminderung der Windgeschwindigkeiten kommen. Im Vergleich zur im Vorgängerbebauungsplan Hafencity 5 vorgesehenen Bebauung seien keine nennenswerte Veränderung festgestellt worden. Im Plangebiet zwischen den Baufeldern C und F3 könne es zu kritischen Windgeschwindigkeit kommen. An dieser Stelle sei mit dem Investor vereinbart worden, dass die Situation zunächst beobachtet werde. Sollten die im Gutachten prognostizierten höheren Windgeschwindigkeiten tatsächlich eintreten, dann werden die Gebäude nachgerüstet, z.B. durch die Integration von Windschutzelementen.

Herr Mundt führt zum Abschluss seines Vortrags zu den geänderten Festsetzungen aus. Bezugnehmend auf das Verschattungsgutachten sei in Baufeldern in ungünstiger Besonnungslage in § 2 Nummer 1 der Verordnung über den Bebauungsplan Hafencity 15 im ergänzenden Verfahren nach § 214 Absatz 4 des Baugesetzbuches die allgemeine Zulässigkeit des Wohnen in ausnahmsweise Zulässigkeit des Wohnen geändert worden. In § 2 Nummer 6 der Verordnung sei eine Lärmschutzfestsetzung eingefügt worden, die in bestimmten Baufelder vor auf der Kaioperationsfläche bei den Kreuzfahrtschiffen verursachten Gewerbelärm schütze. In § 2 Nummer 7 der Verordnung sei eine neue Festsetzung aufgenommen worden, die vorsehe, dass die Fassaden an den Straße Überseeallee und San-Francisco-Straße so gestaltet werden müssen, dass Schallpegelsteigerungen durch Reflexion des Straßenverkehrslärms an den gegenüberliegenden Gebäudeseiten vermieden werden.

Frau Ehlers ergänzt, dass aufgrund der fortgeschrittenen Planungen für das südliche Überseequartier noch weitere Änderungen in die textlichen und zeichnerischen Festsetzungen aufgenommen werden. Folgende Änderungen haben hier eine größere Relevanz: Lage und Abmessung des Baufelds C sei angepasst worden. Im Sondergebiet für das Kreuzfahrtterminal wurde ein Baufeld für ein Gebäude für Landstrom-Übergabefahrzeuge ergänzt. Die Maße und die Ausrichtung des Baufeldes haben sich gegenüber den zu dieser Sitzung verschickten Unterlagen noch etwas verändert. Daneben seien die Festsetzungen in Bezug auf Werbeanlagen angepasst worden, die sich damit an den mit dem Investor im Nachtrag für den Grundstückskaufvertrag vereinbarten Gestaltungsrichtlinien für das südliche Überseequartier orientieren. Darüber hinaus seien die Festsetzungen für Geh- und Leitungsrechte im Sondergebiet des Kreuzfahrtterminals, für die lichten Höhen von Überdachungen, für die Gebäudehöhe und für die Geschossigkeit in den Innenhöfen sowie für die Baugrenzen in der Planzeichnung angepasst worden. Es habe zudem noch redaktionelle Änderungen und Formulierungen in den textlichen Festsetzungen gegeben. Diese konnten nicht zuletzt aufgrund der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange klarer gefasst werden.

Frau Thomas dankt Frau Ehlers und Herrn Mundt für Ihre Ausführungen. Sie eröffnet die Diskussion um den Tagesordnungspunkt 2 und bittet dazu um Wortmeldungen.

Frau Sudmann fragt zur neuen, als § 2 Nummer 7 der Verordnung hinzugefügten Festsetzung zur Vermeidung von Schallreflexionen, ob bei der Betrachtung der Lärmbelastung auch die geplante Bebauung im Plangebiet des Bebauungsplans HafenCity 18 (Bürogebäude nördlich Heizwerk) berücksichtigt worden sei und ob sich durch diese Planungen in der Addition noch höhere Schallpegel ergeben. Außerdem fragt sie zur Festsetzung in § 2 Nummer 11 der Verordnung, welche Informationsstände unter diese Festsetzung fallen und wer über deren zulässige Aufstellung entscheidet.

Herr Mundt antwortet, dass die Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2035 sowohl für das ergänzende Verfahren zum Bebauungsplan HafenCity 15 als auch für das Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 herangezogen wurde. Im Plangebiet des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 18 werden keine Stellplätze für Pkw. geplant, sodass durch das an dieser Stelle geplante Bürogebäude kein zusätzlicher Kfz-Verkehr generiert werde. In beiden Bebauungsplanverfahren werden die geplanten Bebauungen aus dem jeweils anderen Plangebiet berücksichtigt und zur Vermeidung von Schallpegelsteigungen durch Reflexionen des Straßenverkehrslärms besondere Fassadengestaltungen festgesetzt. Eine gegenseitige Verstärkung der Schallreflexion wird damit ebenfalls unterbunden.

Frau Ehlers antwortet, dass die textliche Festsetzung in § 2 Nummer 11 des Verordnungsentwurfs die grundsätzliche Zulässigkeit von Informationsständen regelt und es im Weiteren im Grundstückskaufvertrag zum Thema Informationsstände umfangreiche Regelungen gebe, die anzuwenden seien.

Herr Sträter fragt, wie sich die Flächenbilanz für den Wohnungsbau durch die aktualisierten Festsetzungen verändert habe.

Herr Mundt antwortet, dass die aktualisierten Festsetzungen keine Auswirkung auf die Anzahl der zu realisierenden Wohneinheiten haben. In den Baufeldern, in denen nun eine Wohnnutzung nur als ausnahmsweise zulässig festgesetzt werde, plane der Investor ohnehin schon eine gewerbliche Nutzung. Im gesamten Kerngebiet könne unverändert ein zulässiger Wohnanteil von rund 35 % entstehen.

Frau Sudmann fragt nach der Größe der Verkaufsfläche im südlichen Überseequartier. In der Begründung zum Bebauungsplan werden unter Nummer 2 auf Seite 2 von unter 50.000 m², während unter Nummer 3.3.4 auf Seite 13 eine Verkaufsfläche von 43.000 bis 46.000 m² angegeben werde.

Frau Ehlers erklärt, dass sich die erste Angabe auf die im Bauantrag genannte Verkaufsfläche beziehe und die zweite Angabe auf eine Bruttogeschossfläche (BGF) von etwa 80.500 m² für das Einkaufszentrum Bezug nehme, die im städtebaulichen Vertrag mit dem Investor geregelt werde.

Herr Fuß weist auf § 2 Nummer 23 der Verordnung hin, in der u.a. festgelegt werde, dass für die Beheizung und die Bereitstellung des übrigen Warmwasserbedarfs die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen sei, sofern nicht Brennstoffzellen zur ausschließlichen Wärme- und Warmwasserversorgung eingesetzt werden. Hierzu fragt er nach, ob in Bezug auf die genannte Technik eine offener Formulierung gewählt werden könne, da z.B. der Einsatz von Wärmepumpen oder die Abwärmenutzung damit nicht möglich sei. Außerdem spricht er den im Windkomfortgutachten genannten kritischen Bereich zwischen den Baufeldern C und F 3 an. Hierzu fragt er, warum an dieser Stelle nicht von vornherein ein Windschutz vorgesehen werde.

Frau Ehlers weist darauf hin, dass in der HafenCity die Versorgung über ein Wärmenetz, an das ein Anschluss- und Benutzungsgebot besteht und das die Anforderungen an die Nachhaltigkeit erfüllt, gegeben sei. Daher müsse bei einer Versorgung unabhängig vom Wärmenetz nachgewiesen werden, dass die gewählte Versorgung aus ökologischen Aspekten besser sei als das Wärmenetz. Die Festsetzungen zur Energieversorgung haben sich aus der Abstimmung mit der BUKEA ergeben. Brennstoffzellentechnologie sei in der Nähe des Plangebiets bereits im Einsatz und soll im Plangebiet mitgenutzt werden.

Protokollerklärung:

Die BSW hat im Nachgang zu der Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung eine Ergänzung der Festsetzung § 2 Nummer 23 mit der BUKEA abgestimmt, die auch Bestandteil der öffentlichen Auslegung ist. Jetzt wurde eine offener Formulierung gewählt, die sich nicht mehr ausschließlich auf Brennstoffzellen bezieht. In Satz 6 der Festsetzung wurde der unterstrichene Zusatz ergänzt: „Für die Beheizung und die Bereitstellung des übrigen Warmwasserbedarfs ist die Neubebauung an ein Wärmenetz in Kraft-Wärme-Kopplung anzuschließen, sofern nicht Brennstoffzellen oder effizientere Technologien mit geringeren spezifischen CO₂-Emissionen zur ausschließlichen Wärme- und Warmwasserversorgung eingesetzt werden.“

Herr Mundt führt aus, dass das Windkomfortgutachten anhand von Windkanalversuchen erstellt worden sei, die gegenüber einer allein rechnerischen Prognose als besser anzusehen seien. Zusätzliche bauliche Maßnahmen für den Windschutz, wie Windfänge oder zusätzliche Dächer, hätten größere Auswirkungen auf die Gestaltung des Gebäudes, die möglichst vermieden werden sollten. Nach Beobachtung der Windsituation an dieser Stelle könne bei Bedarf mit dem Investor Maßnahmen abgestimmt werden.

Frau Dr. Frieling fragt nach den gestalterischen Lösungen für einen Windschutz.

Herr Mundt antwortet, dass in der Planungsphase bisher keine konkreten Windschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Gegebenenfalls müsse das Gebäude nach Fertigstellung nachgerüstet werden.

Frau Sudmann kommt auf das Thema Verkaufsflächen zurück. Sie fragt, warum im Verträglichkeitsgutachten von einer Verkaufsfläche von 68.000 m² ausgegangen werde, während in der Begründung zum Bebauungsplan deutlich geringere Verkaufsflächen genannt werden. Sie sieht die Verkaufsflächenprognosen angesichts der Pandemieauswirkungen und des zunehmenden Internethandels als kritisch an.

Herr Heck erläutert, dass das Verträglichkeitsgutachten nicht zuletzt aufgrund der Themen Pandemieauswirkungen und Internethandel aktualisiert wurde. Auf der Gesamtfläche von 80.500 m² BGF sei bei einem Flächeneffektivitätsschlüssel von 85 % maximal 68.000 m² Verkaufsfläche in der Worst-Case-Betrachtung möglich. Es gebe verschiedene sensible Branchen sowohl im Nahbereich des südlichen Überseequartiers als auch in der Innenstadt. Aus diesem Grund werden sektorale Worst-Case-Betrachtungen angestellt. Das bedeutet, dass die Fläche von 68.000 m² nicht mit der Fläche für einzelne Sortimente gefüllt werde, sondern auch über diese Fläche in der Summe für die maximale Verkaufsflächen der einzelnen Branchensortimente in der Worst-Case-Betrachtung hinausgegangen werden könne, die zusammengerechnet bei 71.000 m² liege.

Frau Sudmann geht davon aus, dass ein Großteil des im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrs durch den Einzelhandel im südlichen Überseequartier ausgelöst werde. Sie fragt, ob eine maximale Verkaufsfläche von 71.000 m² als Worst Case in die Verkehrsprognosen eingeflossen sei. Ferner fragt sie, ob in den Verkehrsprognosen eine realisierte Großmarktbrücke Grundlage gewesen sei.

Herr Mundt bestätigt, dass die Großmarktbrücke in den Verkehrsprognosen berücksichtigt wurde.

Frau Ehlers merkt an, dass noch nicht feststehe, ob die Großmarktbrücke überhaupt gebraucht werde. Die Planungen in der HafenCity schließen aber eine Realisierung nicht aus.

Frau Thomas macht deutlich, dass es derzeit keine Planungen und auch keine Haushaltsmittel für den Bau der Großmarktbrücke gebe. Sie macht darauf aufmerksam, dass das südliche Überseequartier sehr gut über die U-Bahnlinie U 4 angebunden sei.

Herr Heck führt zum Verkehrsgutachten aus, dass darin eine Verkaufsfläche von 68.000 m² entsprechend dem Anteil von 85 % an der nach dem städtebaulichen Vertrag möglichen Gesamtfläche von 80.500 m² BGF berücksichtigt werde. Im Verkehrsgutachten wurden verschiedene Szenarien betrachtet. Im Entertainment-Szenario werde die Einzelhandelsfläche zugunsten der Entertainmentfläche reduziert. Es musste eine Worst-Case-Betrachtung angestellt werden, weil sich die beiden Nutzungen aufgrund unterschiedliche Öffnungszeiten nicht ausschließen. In dem Verkehrsgutachten werde auch auf Verbundeffekte hingewiesen, wenn beispielsweise die Fahrt mit dem Kfz nicht nur für den Besuch eines einzigen Ladengeschäfts durchgeführt werde. Diese, das tatsächliche Verkaufsaufkommen reduzierenden Verbundeffekte, die sich nicht prognostizieren lassen, werden im Sinne der Worst-Case-Betrachtung nicht im Verkehrsgutachten berücksichtigt.

Herr Kettner ergänzt, dass von einer maximal möglichen Verkaufsfläche von 68.000 m² ausgegangen werde. Darauf aufbauend seien verschiedene gutachterliche Annahmen gemacht worden, bei denen beispielsweise der Anteil für den Bekleidungseinzelhandel oder der Entertainmentanteil variere. Die Summe aus den größten Flächen je Branche ergebe die maximale Verkaufsfläche von 71.000 m², diese sei jedoch nicht gleichzeitig möglich. Baulich umsetzbar seien nur die 68.000 m² Verkaufsfläche. Um die Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Innenstadt nicht zu unterschätzen, seien im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung die Summe aller maximal möglichen Verkaufsflächen je Branche angesetzt worden.

Frau Sudmann merkt hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung an, dass unter Nummer 3.3.4 auf Seite 17 der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt werde, dass die ÖPNV-Anbindung für die traditionellen Innenstadtlagen besser als die für das Überseequartier sei. Wie unter Nummer 4.2.3.1.2 auf Seite 46 der Begründung zu entnehmen sei, würden die prognostizierten Kfz-Fahren pro Tag von rund 19.400 im Jahr 2023 auf rund 20.200 im Jahr 2035 ansteigen.

Herr Mundt erläutert, dass im Jahr 2023 mit 100 und im Jahr 2035 mit 200 Anläufen von Kreuzfahrtschiffe gerechnet werde. 100 Anläufe im Jahr mehr führen in der vorgenommenen Worst-Case-Betrachtung zu durchschnittlich mehr Kfz-Fahrten pro Tag. Es handle sich also nicht um eine allgemeine Steigerung des Verkehrsaufkommens im südlichen Überseequartier.

Frau Sudmann weist darauf hin, dass es für die Luftschadstoffbelastung keine Rolle spiele, ob mit dem Kfz das südliche Überseequartier oder das Kreuzfahrterminal angefahren werde. Die Erhöhung der prognostizierten Kfz-Fahrten pro Tag sei ein Effekt der Planung. Unter Nummer 4.2.3.1.2 auf Seite 47 der Begründung werde ausgeführt, dass für die Jahre 2023 / 2024 und 2035 Überschreitungen des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid im näheren Umfeld des Kreuzfahrterminals prognostiziert werden. Auf Seite 48 könnten für die Prognosejahre unmittelbar an den Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen lokal begrenzte höhere Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte mit Überschreitung des Grenzwertes nicht ausgeschlossen werden.

Herr Kettner erläutert, dass das Verkehrsgutachten nur Prognosen für Entwicklungen erstellen könne, die sich heute bereits belegbar abzeichnen. Basierend auf den heutigen Werten zeichne sich im Vergleich zu früheren Daten eine Veränderung des Modalsplits ab. Der motorisierte Individualverkehr nehme in einem gewissen Maße zugunsten der Benutzung des ÖPNV ab. Diese Tendenz zu einer Grundlage der Berechnung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu machen, wäre verfrüht gewesen. Aus diesem Grund wurde die Tendenz zur Abnahme des motorisierten Individualverkehrs nicht in die Prognosen des Verkehrsgutachtens eingerechnet. Damit könnten sich die prognostizierten Werte als zu hoch angesetzt herausstellen. Diese Vorgehensweise sei aber auf alle Fälle besser, als den Wert zu niedrig anzusetzen.

Frau Dr. Frieling fragt, ob der Busverkehr je nach Szenariobetrachtung auch variere.

Herr Mundt erklärt, dass der Anteil in den unterschiedlichen Szenarien gleich angesetzt werde.

Frau Sudmann fragt nach der Höhe der Überschreitung der Grenzwerte für Stickoxide.

Herr Mundt verweist auf die Begründung und erläutert, dass der Wert im Baufeld D1 im Süden des Plangebiets den Grenzwert im Prognosejahr 2023 / 2024 mit 100 Kreuzfahrtschiffanläufen um $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und im Prognosejahr 2035 mit 200 Kreuzfahrtschiffanläufen mit einem Landstromanteil von 50 % um $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voraussichtlich überschreiten werde. Die Werte beziehen sich auf den am höchst belasteten Immissionspunkt im Baufeld D1.

Frau Sudmann fragt zu den Graphiken auf Seite 29 der Luftschadstoffuntersuchung vom 1. Oktober 2021, wie viele Schiffe von welcher Größen bei der Prognose berücksichtigt worden seien. In der Statistik von CGH Cruise Gate Hamburg GmbH werden 35 Schiffe genannt, die das HafenCity Terminal im Jahr 2019 angelaufen haben.

Herr Mundt antwortet, dass in Abstimmung mit der BWI, der HPA und der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH die typische und repräsentative Bestandssituation ohne Baustellenbeeinflussung im Jahr 2014 / 2015 mit rund 80 Schiffsanläufen gegeben sei. Die folgenden Jahre seien beeinflusst durch den Rückbau des zweiten Terminals und aktuell durch die Coronasituation. Im Jahr 2019 habe die Anzahl der Schiffsanläufe bedingt durch die Baustellentätigkeit unter 80 gelegen. In der Luftschadstoffuntersuchung werde eine Situation zu Beginn des Baubauungsplanverfahrens beschrieben, die auf der Annahme beruhe, dass das provisorische Kreuzfahrterminal ohne die Veränderungen, die sich schon eingestellt hatten, weiter betrieben worden wäre.

In Abstimmung mit der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH und der HPA sei eine Durchschnittsschiffgröße bestimmt worden und diese in der Luftschadstoffuntersuchung explizit modelliert, um die Wirkung des Schiffskörpers auf die Ausbreitungsverhältnisse der Luftschadstoffe angemessen abschätzen zu können.

Frau Sudmann weist auf die Aussage auf Seite 6 unten der Luftschadstoffuntersuchung hin, wonach für den Schiffsverkehr am Kreuzfahrterminal detaillierte Prognosewerte aus der Schiffsemissionsdatenbank der HPA zur Verfügung gestanden haben. Sie fragt, ob dieses Dokument im Transparenzportal zu finden und im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar sei.

Frau Thomas sagt zu, prüfen zu lassen, ob das Dokument, das als Grundlage bei der Erstellung der Luftschadstoffuntersuchung diene, veröffentlicht werden könne.

Protokollerklärung:

Im Nachgang der Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung und Wohnen wurde die Frage mit der HPA besprochen. Im Ergebnis bedürfe es keiner separaten Veröffentlichung der Emissionsangaben der HPA. Die Angaben der HPA seien im Gutachten vollständig berücksichtigt worden. In einer redaktionellen Ergänzung des Gutachtens vom 26. Oktober 2021 seien nunmehr sämtliche Eingangsdaten der HPA dokumentiert (siehe Anhang 5 des Gutachtens). Das redaktionell ergänzte Gutachten sei im Transparenzportal eingestellt und werde mit öffentlich ausgelegt (<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/bebauungsplan-hafencity-15-ueberseequartier-sued-ergaenzendes-verfahren-korrigierte-luftschadst?forceWeb=true>).

Frau Dr. Frieling fragt, ob das Fahrzeug für den Landstromanschluss eine Kabeltrasse benötige, die für die Öffentlichkeit eine Gefährdung darstellen könnte.

Frau Ehlers antwortet, dass während des Kreuzfahrtbetriebs die Kaioperationsfläche für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sein werde.

Herr Heck erläutert, dass für den westlichen Liegeplatz das Landstromkabel in einem Schacht geführt werde, wie es auch beim Kreuzfahrtterminal in Altona praktiziert werde. Am östlichen Liegeplatz gebe es Landstromsteckdosen, über die schon heute die Power Barge versorgt werden.

Herr Prof. Bruns-Berentelg ergänzt, dass die Südseite des Überseequartiers auf Warftniveau auf rund 14,30 m über Normal Null jederzeit, also auch während der Schiffs Liegezeiten, als öffentliche Fläche passierbar sein werde.

Frau Sudmann fragt nach der Größe des Kreuzfahrtterminals, die im Bebauungsplan HafenCity 5 im Jahr 2008 mit 3.000 m², in der Drucksache 20/14066 aus dem Jahr 2014 mit 4.600 m² und nun mit 9.800 m² angegeben werde.

Herr Heck berichtet, dass die beiden Abfertigungshallen eine Fläche von zusammen 7.600 m² haben werden. Hinzu kommen noch die Flächen für die Gepäckverladung sowie für das Bus- und Taxiterminal. Das Terminal werde auf parallele Liegezeiten für ein größeres Kreuzfahrtschiff mit rund 3.600 Passagieren und ein kleineres Kreuzfahrtschiff mit rund 2.000 Passagieren ausgelegt. Frau Sudmann fragt nach der im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 genannten Windkanalstudie zum Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15.

Herr Mundt erläutert, dass im Rahmen des Windkomfortgutachtens für das südliche Überseequartier eine Windkanalstudie vom Investor in Auftrag gegeben worden sei. Diese Studie sei im Transparenzportal nicht zu veröffentlichen, da sie von einem Privaten beauftragt worden sei. Als umweltrelevantes Gutachten werde aber die Studie mit der öffentlichen Auslegung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Frau Ehlers ergänzt, dass die Windkanalstudie als Teil des Windkomfortgutachtens im Sharepoint der Kommission für Stadtentwicklung zu finden sei.

Frau Sudmann möchte wissen, wie viele Wohnungen von nicht ausreichender Besonnung und Belichtung im Plangebiet betroffen sein werden.

Herr Mundt antwortet, dass für die Einschätzung der Besonnungs- und Belichtungssituation nicht Wohnungseinheiten abgezählt werden, sondern eine städtebauliche Beurteilung auf der Maßstabsebene des Bebauungsplans vorgenommen worden sei. Es wurde festgestellt, dass einige Fassadenseiten gegenüber anderen Fassadenseiten besser besonnt würden. Über eine architektonische Ausgestaltung der Fassade könne die Besonnungssituation verbessert werden. Die auf Seite 63 der Begründung genannten unzureichenden Besonnungsverhältnisse in unteren Geschossen beziehen sich auf bestimmte Baufelder, in denen die Wohnnutzung nur ausnahmsweise zulässig sein werde. Frau Sudmann macht auf die zusätzlichen Verschattungswirkungen östlich, nördlich und westlich des Plangebietes aufmerksam, die auf Seite 64 der Begründung genannt werden. Im vorletzten Absatz auf Seite 64 werde auf die Bedeutung des vorher geltenden Planrechts, wäre dieses ausnutzt worden, für die Einschätzung der künftigen Besonnungssituation der Umgebungsbebauung hingewiesen. Diese vergleichende Betrachtung finde sie nachvollziehbar und hätte sich eine entsprechende Argumentation im Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 gewünscht.

Herr Mundt erläutert, dass im Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 die Verschattung durch das nicht realisierte Spannwerk, das noch im Bebauungsplan HafenCity 1 vorgesehen war, nicht in den Vordergrund gestellt wurde. Im Bebauungsplanverfahren HafenCity 18 wurden die Auswirkungen der Neubebauung auf die Verschattungssituation ausführlich dargestellt.

Frau Sudmann fragt, ob die durch das Vorhaben verursachten CO₂-Emissionen ausgewiesen werden müssen.

Herr Mundt weist auf den Umweltbericht gemäß Anlage 1 des Baugesetzbuches hin, wonach, soweit wie möglich, Angaben zu Art und Ausmaß von Treibhausgasemissionen gemacht werden sollen. Eine solche Einschätzung sei auf der Ebene des Bebauungsplans nicht möglich, da hierbei u.a. auch die Baumaterialien, die eingesetzt werden, eine bedeutende Rolle spielen. Diese Informationen könne nur der Investor haben.

Frau Sudmann spricht sich dafür aus, dass der Investor zum Thema der CO₂-Bilanz gefragt werde. Sie fragt, ob die in den Anlagen A 9 der Luftschadstoffuntersuchung angegebenen Stickstoffdioxidbelastungen durch Kfz und Kreuzfahrtschiffe verursacht werden.

Herr Mundt erklärt, dass sich die in den Anlagen A 9 angegebene Gesamtbelastung aus der Summe der verkehrsbedingten Emissionen, durch Kreuzfahrtschiffe verursachte Emissionen und der Annahme einer allgemeinen Hintergrundbelastung zusammensetze.

Protokollerklärung:

Im Nachgang zur Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung und Wohnen wurde der Investor um Angaben zu Art und Ausmaß von Treibhausgasemissionen (THG) des Vorhabens gebeten. Seitens des Investors wurde zusammenfassend folgende Antwort gegeben (kursiv).

Bei der Projektentwicklung und Umsetzung des südlichen Überseequartiers wurde von der Bauherrin und Betreiberin URW von Anfang an großer Wert auf umfassende Nachhaltigkeit gelegt. Das Projekt ist Bestandteil der URW-Nachhaltigkeitsstrategie Better Places 2030: mit dieser Corporate Social Responsibility (CSR)-Strategie hat sich URW das Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoß der Unternehmensgruppe bei Projekten bis zum Jahr 2030 erheblich zu reduzieren.

Beim Bau des südlichen Überseequartiers standen deshalb von Beginn an nachhaltige Aspekte im Vordergrund. Diese betreffen den Bau, die Beschaffung, den Baumatereialeinsatz, die Ressourcennutzung, den späteren Betrieb und die zukünftige Adaptierbarkeit des Vorhabens.

Hierzu gehört u.a. auch die Kooperation mit einem Consulting-Büro, welches im Rahmen eines monatlichen Trackings den Status quo einer nachhaltigen Umsetzung des Bauvorhabens mit den Zielvorgaben der Nachhaltigkeitsstrategie abgleicht.

In Bezug auf den Bau und den Baubetrieb des südlichen Überseequartiers wurden folgende Beispiele für die Reduzierung von THG-Emissionen genannt:

- der Abtransport von ca. 20 Prozent des Bodenaushubs per Schiff (Einsparpotential Transporte durch die Stadt: rund 8.000 LKW-Ladungen),*
- die Betonherstellung im nahen Umfeld (Standort an der Peute) mit kurzen Transportstrecken,*
- die grundsätzliche Verwendung von recyclingfähigen Materialien, effizienter Materialeinsatz und Abfallvermeidung,*
- die Überprüfung des gesamten Baumaterials vor der Verwendung durch autorisierte Experten,*
- die Verwendung nachhaltiger Materialien mit möglichst hohem THG-Einsparpotential gegenüber herkömmlichen Materialien, bspw. spezieller CO₂-armer Beton, Einsatz von Hohlkörpern in Betondecken zur Massenreduktion, recycelter Stahl für die Betonbewehrung, Bauholz aus rechtlich überprüfbaren Quellen gemäß der EU-Holzhandelsverordnung (EUTR) Nr. 995/2010 und*
- ein ausschließliches Engagement von Geschäftspartnern / Unternehmen, deren Nachhaltigkeitsstandards sich mit denjenigen von URW decken.*

In Bezug auf den Betrieb des südlichen Überseequartiers wurde mitgeteilt, dass alle Gebäude nach Fertigstellung mit dem BREEAM-Excellent-Standard (BREEAM Communities & BREEAM New Construction Excellent) zertifiziert werden. Die Bürogebäude C & D (D1 & D2) erhalten zudem die DGNB-Auszeichnung Gold.

Als beispielhafte Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen und zum nachhaltigen Betrieb des Gesamtvorhabens Überseequartier Süd wurden seitens URW folgende Punkte benannt:

- die Deckung des gesamten Energiebedarfs für den späteren zentralen Betrieb (Center Management) durch URW mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen,*
- hohe energetische Anforderungen an die Energieeffizienz der einzelnen Gebäude nach Energieeinsparverordnung (ENEV) bzw. GEG (Gebäudeenergiegesetz),*
- der Einsatz von energiesparender Beleuchtung auch in den Außenbereichen.*

In Bezug auf die Mobilitätsaspekte des südlichen Überseequartiers wurde mitgeteilt, dass das Quartier durch seine Lage in der südlichen HafenCity optimal in die lokale Verkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur eingebunden ist. Durch die eigene U-Bahn-Station „Überseequartier“, den Anschluss an das Busnetz des HVV sowie durch diverse Mobilitätsservices können THG-Emissionen maßgeblich reduziert und eine nachhaltige Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer und Bewohnerinnen und Bewohner des Gesamtprojektes gefördert werden.

Beispiele für Anstrengungen zur Reduktion von THG-Emissionen in Bezug auf Mobilitätsaspekte sind

- *eine gezielte Stellplatzreduktion für Beschäftigte und Anwohner,*
- *die Förderung der E-Mobilität durch geregelte Parkplatzkontingente für E-Fahrzeuge und das Angebot von mehr als 200 E-Ladesäulen in den verschiedenen Ebenen der Tiefgarage,*
- *ein Angebot von E-Mobilitäts-Plattformen, Sharing-Economy wie beispielsweise HVV Switch (in Vorbereitung),*
- *die intensive Einbindung des Quartiers in das Radwegenetz der Innenstadt und der HafenCity und das Angebot von insgesamt ca. 3.500 Fahrradstellplätzen innerhalb des Quartiers sowie*
- *die Steuerung und Minimierung der Anliefer- und Kreuzfahrtverkehre durch smarte Logistik- und Verkehrsleitsysteme (Slot-Management).*

Frau Thomas stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 2 keine weiteren Wortmeldungen vorliegen und lässt über die Kommissionsdrucksache Nr. 2021/04 abstimmen. Sie stellt fest, dass der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs HafenCity 15 (Südliches Überseequartier – Ergänzendes Verfahren) einstimmig zugestimmt wird.


3. Verschiedenes

Frau Thomas weist darauf hin, dass der voraussichtlich nächste Sitzungstermin am 7. Februar 2022 geplant werde.

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 20.50 Uhr die Sitzung.



Klaus Haberlandt
(Protokoll)



Monika Thomas
(Vorsitzende)