

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 06.02.17

und Antwort des Senats

Betr.: Überseequartier – Höhen(flug), Vorwegenehmigungsreife und Sonntagsöffnung

Der Bebauungsplan-Entwurf Hafencity 1 für das südliche Überseequartier wurde im Dezember 2015 in einer öffentlichen Plandiskussion (ÖPD) vorgestellt. Vom 30. August bis zum 30. September 2016 fand die mehrwöchige öffentliche Auslegung des Planes statt. Zwischen der ÖPD und der öffentlichen Auslegung erfolgten wesentliche Änderungen des Planentwurfs.

- *So wurde ein Abschnitt der San-Francisco-Straße auf 15 Meter angehoben (das entspricht ungefähr der Höhe eines fünfgeschossigen Gebäudes).*
- *In der ÖPD fehlten konkrete Höhenangaben (Geschosshöhe) im Planentwurf. In der öffentlichen Auslegung hingegen war festzustellen, dass einzelne Baukörper erheblich von der in der Hafencity üblichen Geschosshöhe abweichen, teilweise um bis zu fünf Geschosse von früheren Entwürfen.*

Zu der öffentlichen Auslegung soll es rund 250 Einwendungen gegeben haben.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die öffentliche Plandiskussion (ÖPD) ist die in Hamburg übliche Form der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 des Baugesetzbuchs (BauGB). In dieser frühen Phase eines Bebauungsplanverfahrens liegt regelhaft noch kein detaillierter und abgestimmter Bebauungsplan-Entwurf (Planzeichnung, Verordnungstext sowie Begründung) vor. Dieser wird erst nach der ÖPD, in Kenntnis der Diskussionsbeiträge, nach Auswertung der ÖPD in der Kommission für Stadtentwicklung (KfS) und in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange erarbeitet und dann nach erfolgter Zustimmung der KfS gemäß § 3 Absatz 2 BauGB öffentlich ausgelegt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen – teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hafencity Hamburg GmbH – wie folgt:

1. *Welche Veränderungen erfolgten an dem Bebauungsplanentwurf zwischen der ÖPD und der öffentlichen Auslegung?*

Im Rahmen der ÖPD zum Bebauungsplan-Entwurf Hafencity 15 (Überseequartier Süd) am 07. Dezember 2015 wurde der Öffentlichkeit der Grobentwurf einer Bebauungsplanzeichnung als Bebauungsplan-Konzept mit Geltungsbereich, Gebietskategorien und skizzierten Baugrenzen ohne Angabe von (maximalen) Gebäudehöhen vorgestellt. Im ebenfalls vorgestellten Funktionsplan-Entwurf für das südliche Überseequartier sind Gebäudehöhen angegeben. Beide Pläne sind Bestandteil des Informationsblattes, das am Veranstaltungsabend an die Besucherinnen und Besucher verteilt wurde. Das Informationsblatt wurde den Mitgliedern der KfS mit Schreiben vom 11.

November 2015 vorab und im Rahmen der Auswertung der ÖPD in der Sitzung der KfS am 11. Januar 2016 zur Kenntnis gegeben.

Im Informationsblatt ist auch die Überbauung der San-Francisco-Straße beschrieben:

Um zwischen Kreuzfahrtterminal und Einzelhandel eine enge Verknüpfung herzustellen, wird die San-Francisco-Straße von Norden nach Süden auf circa 14 m über Normalhöhennull (NHN) ansteigend angehoben. Die handelsgeprägte Erdgeschossenebene schiebt sich unter der Straße hindurch in den Bereich von Kreuzfahrtterminal und Hotel.

Die Geländehöhe liegt im südlichen Überseequartier bei fast 9 m über NHN. Im öffentlich ausgelegten Bebauungsplan-Entwurf ist in der Planzeichnung im Bereich der San-Francisco-Straße eine Höhe als Höchstmaß bezogen auf NHN von 15 m festgesetzt. (Die Höhe von 14 m über NHN, die in der Plandiskussion genannt wurde, hatte sich durch die Konkretisierung der Planung um einen Meter erhöht.) 15 m über NHN entspricht circa 6 m über Gelände und umfasst ein Einzelhandelsgeschoss. Die Höhe entspricht keinesfalls einem fünfgeschossigen Gebäude.

Die übrigen in der Auslegefassung festgesetzten Gebäudehöhen beziehungsweise Zahl der Vollgeschosse weichen nicht wesentlich von denen des im Rahmen der ÖPD vorgestellten Funktionsplan-Entwurfes ab.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Im Masterplan HafenCity (Drs. 16/3909 vom 29.02.2000) heißt es im Abschnitt 1.4, Seite 21: „Die überwiegende Höhenentwicklung der HafenCity sollte deshalb grundsätzlich die Höhe der Speicherstadtbebauung nicht überschreiten.“ In der „Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity“ (Drs. 20/2563 vom 13.12.11) wird nochmal beschrieben, welche Gebäude aus der Stadtansicht herausragen sollen. Das südliche Überseequartier wird dort mit Ausnahme des gescheiterten Science Center nicht genannt. Vielmehr heißt es auch dort: „Der Rest der Elbansicht soll bis auf niedrigere Höhenakzente am Strandkei durch durchgängige ruhige Gebäudekante mit einer Höhe von grundsätzlich sieben Geschosse geprägt sein.“ (Seite 4, oben.) Welche maximalen Geschossigkeiten/Geschosszahlen und Gebäudehöhen waren jeweils vor der Übernahme der Entwicklung des südlichen Überseequartiers durch Unibail-Rodamco vorgesehen*

Der Bebauungsplan-Entwurf HafenCity 15 und der vor der Neuplanung für das südliche Überseequartier geltende Bebauungsplan Hamburg/Altstadt 39/HafenCity 5 vom 19. Februar 2008 setzen „Gebäudehöhen, als Höchstmaß, bezogen auf NHN“ oder die „Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß“ fest. Um die Gebäudehöhen vergleichbar zu machen, werden nachfolgend nur Gebäudehöhen über Gelände angegeben, zumal sich Geländehöhen, insbesondere aus Gründen des Hochwasserschutzes, geändert haben.

a. an der Überseeallee,

Südlich der Überseeallee waren (und sind auch weiterhin) zwei Baufelder vorgesehen. Auf dem westlichen Baufeld (Baufeld A) war eine Gebäudehöhe von 32,80 m über Gelände am Überseeboulevard und eine Gebäudehöhe von 33,70 m über Gelände an der Ecke zur San-Francisco-Straße geplant. Das Baufeld B im Osten wies im höchsten Abschnitt eine Gebäudehöhe von 35,50 m über Gelände auf.

b. an der New-Orleans-Straße,

Auf dem Baufeld gegenüber der Tiefgaragenzufahrt (F 3) war in der vorherigen Planung eine Höhe von 31,90 m über Gelände vorgesehen.

c. am Chicagokai,

Das Kreuzfahrtterminal mit Hotel hatte in der vorherigen Planung eine Gebäudehöhe von 38,80 m über Gelände. Die beiden Türme, die auch schon in dem Funktionsplan der vorherigen Planung enthalten waren, hatten Gebäudehöhen von 65,50 m respektive 58,50 m über Gelände.

d. an der Hübenerstraße,

Der Turm an der Hübenerstraße hatte eine Gebäudehöhe von 54,70 über Gelände (63 m NHN). Für diesen Turm lag aber noch keine Planung vor, weil er bei dem vorherigen Konzept nicht zum Überseequartier gehörte.

e. an der San-Francisco-Straße?

An der San-Francisco-Straße waren Gebäudehöhen von 31,50 m über Gelände bis 33,70 m über Gelände vorgesehen.

3. Weshalb wurden die Geschosshöhen und Gebäudehöhen verändert?

Die Änderungen der Gebäudehöhen sind dem veränderten städtebaulichen Konzept geschuldet. Dabei sind Gebäudehöhen sowohl nach oben als auch nach unten korrigiert worden.

Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

4. Welche maximalen Geschosshöhen und Gebäudehöhen haben die benachbarten, bereits fertiggestellten Gebäude

a. an der Überseeallee,

40,20 m über Gelände an der Ecke Überseeallee/San-Francisco-Straße und 29,80 m über Gelände an der Ecke Überseeallee/Osakaallee.

b. in der Straße Am Sandtorpark,

c. in der Straße Am Dalmannkai?

Circa 26,50 m über Gelände an der Ecke Am Dalmannkai/Am Sandtorpark.

Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

5. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs fand im Sommer 2016 statt.

a. Wie hoch ist die Zahl der eingegangenen Einwendungen?

b. Wie viele Einwendungen beziehen sich auf die Höhenentwicklung und damit einhergehende Verschattungen?

c. Wie viele Einwendungen beziehen sich auf die Hochlage eines Abschnitts der San-Francisco-Straße?

d. Wann bekamen beziehungsweise bekommen die Einwender/-innen eine Antwort auf ihre Einwendungen?

e. Wann wird die Kommission für Stadtentwicklung mit den Einwendungen und dem Ergebnis der öffentlichen Auslegung befasst?

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind 32 Schreiben mit Stellungnahmen eingegangen.

24 Schreiben enthalten Stellungnahmen zur Höhenentwicklung und damit einhergehender Verschattung.

23 Schreiben enthalten Stellungnahmen zur Hochlage eines Abschnitts der San-Francisco-Straße.

Mitte Oktober 2016 wurde den Einwenderinnen und Einwendern eine schriftliche Eingangsbestätigung gesendet. Darin wird angekündigt, dass eine inhaltliche Antwort auf ihr Schreiben nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens erfolgt.

Die KfS würde nur erneut befasst, wenn die Einwendungen eine Planänderung erfordert, die Grundzüge der Planung berührt und somit eine erneute öffentliche Auslegung zur Folge gehabt hätten. Dies war hier nicht der Fall. Außerdem hätte die KfS noch einmal befasst werden müssen, wenn gemäß § 11 Absatz 2 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes mindestens drei von der Bürgerschaft gewählte Mitglieder eine Befassung der KfS nach der öffentlichen Auslegung beantragt hätten. Ein derartiger Antrag ist nicht eingegangen.

6. *Wurde die Vorweggenehmigungsreife nach § 33 Baugesetzbuch (BauGB) für den gesamten B-Plan-Bereich oder gegebenenfalls für Teile bereits festgestellt?*

Falls nein: wann ist damit zu rechnen?

Falls ja:

Ja.

- a. *Welche Anträge des Investors liegen bereits vor?*
- b. *Für welche Anträge wurde eine Vorweggenehmigung erteilt?*
- c. *Mit welcher Begründung wird die Vorweggenehmigungsreife als gegeben angesehen?*
- d. *Im Kommentar zum BauGB von Battis/Krautzberger/Löhr (11. Auflage) heißt es auf Seite 437, Randnummer 8, zu § 33 BauGB: „Insbesondere dürfen die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans, die das Vorhaben betreffen, im Hinblick auf Bedenken von Trägern öffentlicher Belange oder von Bürgern nicht streitig sein.“ Welche Festsetzungen des Bebauungsplans sieht der Senat als nicht streitig an?*

Es liegen ein Antrag für die Herstellung einer Baugrube/Abgrabung und ein Antrag auf Vorbescheid zum Brandschutzkonzept vor.

Der Antrag für die Herstellung einer Baugrube/Abgrabung wurde im Wege der Vorweggenehmigung genehmigt, da die Voraussetzungen des § 33 Absatz 1 BauGB erfüllt sind.

Die zitierte Textpassage stellt auf die sogenannte materielle Genehmigungsreife ab. Dafür müssen die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange oder von Bürgerinnen und Bürgern berücksichtigt und fehlerfrei abgewogen, das heißt ihrem Gewicht entsprechend in die Entscheidung eingestellt worden sein. Entscheidungen, die so zustande gekommen sind, sind nicht streitig im Sinne der zitierten Passage. Es ist nicht erforderlich, dass diejenigen, die Stellungnahmen abgegeben haben, mit der getroffenen Entscheidung einverstanden sind. Die Festsetzungen des Bebauungsplans im Fall des Überseequartiers sind nicht streitig, weil alle Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange oder von Bürgerinnen und Bürgern fehlerfrei abgewogen wurden.

7. *Eine Befürchtung von Bewohnern/-innen der HafenCity und dem Einzelhandel in der Innenstadt betrifft eine generelle Sonntagsöffnung der geplanten Einzelhandelsgeschäfte im Überseequartier. Laut § 4 (1) Nummer 1 Hamburgisches Gesetz zur Regelung der Ladenöffnungszeiten dürfen Verkaufsstellen an Sonn- und Feiertagen, am 24. Dezember nur bis 17.00 Uhr, unbeschränkt geöffnet sein für die Abgabe von Reisebedarf auf Flughäfen, Personenbahnhöfen des Schienenverkehrs oder unmittelbar an Anlegestellen des Schiffsverkehrs. Nach Absatz 2 wird der Senat ermächtigt, durch eine Rechtsverordnung Verkaufsstellen zu erlauben, Waren des täglichen Ge- und Verbrauchs sowie Geschenkartikel auch zur Versorgung der Berufspendler sowie an andere Personen als Reisende abzugeben.*

- a. *Hat der Senat in seinen Verhandlungen mit Unibail-Rodamco eine generelle Sonntagsöffnung des Einzelhandels oder von Teilen des Einzelhandels ausgeschlossen?*

Falls ja: welche Möglichkeiten zur Öffnung an Sonn- und Feiertagen wurden vereinbart?

Falls nein: weshalb nicht?

Die Drs. 20/14066 „HafenCity – Weitere Entwicklung des südlichen Überseequartiers – Projektneuordnung“ sowie der Grundstückskaufvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (Sondervermögen Stadt und Hafen) und Unibail-Rodamco tref-

fen keine Aussagen über die Regelung von Ladenöffnungszeiten. Siehe im Übrigen Drs. 21/4101.

- b. *Sind der geplante Einzelhandel beziehungsweise bestimmte Einzelhandelsgeschäfte im Überseequartier als Verkaufsstellen unmittelbar an Anlegestellen des Schiffsverkehrs nach § 4 anzusehen?*

Falls ja: Welcher Rechtsanspruch auf besondere Öffnungszeiten ergibt sich daraus für Unibail-Rodamco?

Die Anwendung von § 4 Hamburgisches Ladenöffnungsgesetz hängt von den tatsächlichen Gegebenheiten ab. Derzeit sind die konkreten Planungen zur Gestaltung des Kreuzfahrtterminals und der Schiffs Liegeplätze jedoch noch nicht abgeschlossen.