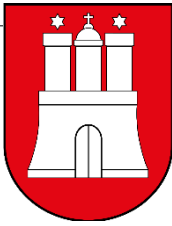


FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



Bebauungsplan

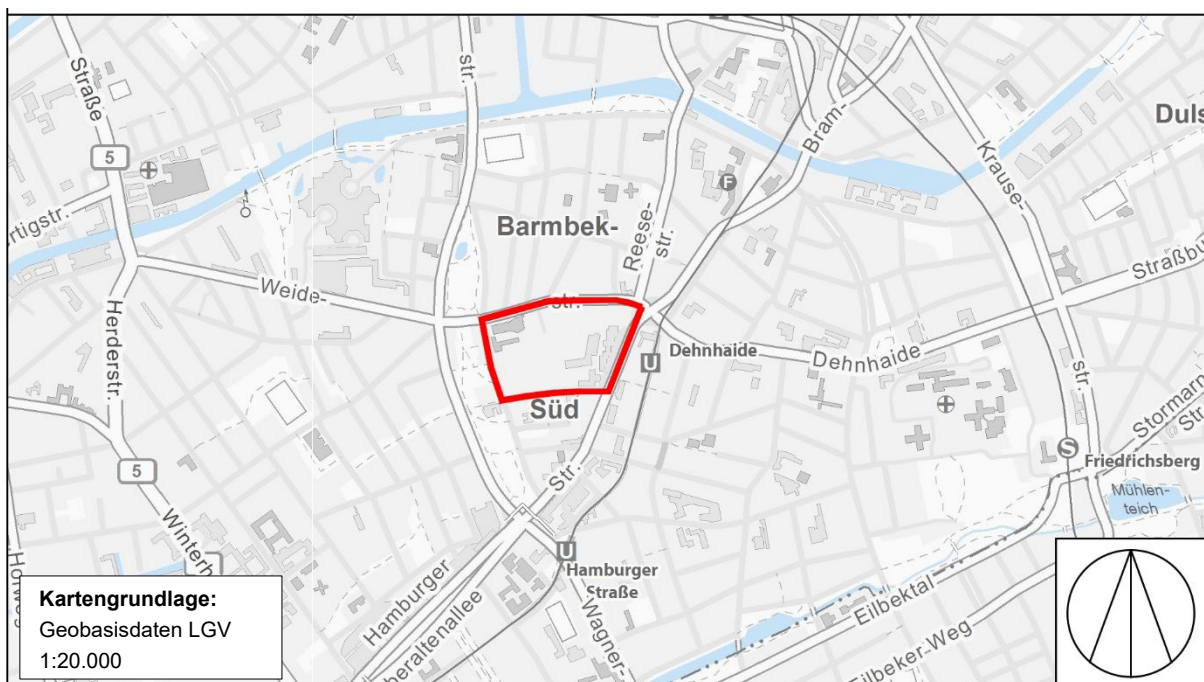
Entwurf

Barmbek-Süd 2

- Begründung -

Bezirk Hamburg-Nord

Ortsteil 421



Inhalt

1	Anlass der Planung	5
2	Grundlage und Verfahrensablauf	7
3	Planerische Rahmenbedingungen	7
3.1	Raumordnung und Landesplanung	7
3.1.1	Flächennutzungsplan	7
3.1.2	Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz	8
3.2	Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	8
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne	8
3.2.2	Denkmalschutz, Erhaltungsverordnung	9
3.2.3	Altlastenverdächtige Flächen	9
3.2.4	Kampfmittelverdacht	9
3.2.5	Gewässer-, Hochwasser- und Küstenschutz	9
3.2.6	Bauschutzbereich	10
3.2.7	Baumschutz	10
3.2.8	Gesetzlich geschützte Biotope	11
3.2.9	Artenschutz	11
3.2.10	Besondere Bodenschutzbestimmungen	11
3.2.11	Klimaschutz	11
3.3	Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	11
3.3.1	Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne	11
3.3.2	Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb	17
3.3.3	Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten	18
3.4	Angaben zum Bestand	20
3.4.1	Lage und städtische Einbindung des Plangebiets	20
3.4.2	Historie des Plangebietes	20
3.4.3	Baulicher Bestand und gegenwärtige Nutzungen	21
3.4.4	Erschließung und Infrastruktur	22
3.4.5	Technische Infrastruktur / Leitungen	24
3.4.6	Angaben zum Wohnungsmarkt und zur Sozialstruktur	25
3.4.7	Topografie, Boden, Grundwasser	26
3.4.8	Natur und Landschaft	26
3.4.9	Lokalklima und Lufthygiene	27
4	Umweltbericht	28

4.1	Einleitung	28
4.1.1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	28
4.1.2	Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang	29
4.1.3	Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben	30
4.1.4	Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes	31
4.1.5	Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen	33
4.2	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen	35
4.2.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	36
4.2.2	Schutzgut Luft	43
4.2.3	Schutzgut Klima	45
4.2.4	Schutzgut Fläche	48
4.2.5	Schutzgut Boden	51
4.2.6	Schutzgut Wasser	56
4.2.7	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt und der artenschutzrechtlichen Belange	61
4.2.8	Schutzgut Landschaft / Stadtbild	69
4.2.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	72
4.2.10	Wechselwirkungen	73
4.3	Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle	73
4.3.1	Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten	73
4.3.2	Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung	73
4.3.3	Eingesetzte Techniken und Stoffe	73
4.3.4	Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen	73
4.4	Planungsalternativen und Nullvariante	73
4.4.1	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	74
4.4.2	Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	74
4.5	Zusätzliche Angaben	75
4.5.1	Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung	75
4.5.2	Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	75
4.5.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	75
5	Planinhalt und Abwägung	80
5.1	Allgemeine Wohngebiete	81
5.1.1	Art der baulichen Nutzung	81
5.1.2	Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise	83
5.2	Urbanes Gebiet	93

5.2.1 Art der baulichen Nutzung	93
5.2.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise	97
5.3 Kerngebiet	104
5.3.1 Art der baulichen Nutzung	104
5.3.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise	107
5.4 Flächen für den Gemeinbedarf	109
5.5 Straßenverkehrsflächen	110
5.6 Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	114
5.7 Stellplätze und Tiefgaragen	115
5.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	117
5.9 Denkmalschutz	118
5.10 Gestalterische Festsetzungen	119
5.11 Technischer Umweltschutz	120
5.11.1 Lärmschutz	120
5.11.2 Luftschadstoffe	124
5.11.3 Erschütterungen	127
5.11.4 Altlasten und Bodenschutz	127
5.12 Klimaschutz	128
5.13 Wasser und Oberflächenentwässerung	130
5.14 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	134
5.14.1 Baumschutz	134
5.14.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen	134
5.14.3 Grundwasserschutz	137
5.14.4 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes	138
5.14.5 Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes	139
5.15 Abwägungsergebnis	142
5.16 Nachrichtliche Übernahmen	145
5.16.1 Denkmalschutz	145
5.16.2 Risikogebiet Sturmfluthochwasser	145
6 Maßnahmen zur Verwirklichung	146
7 Aufhebung bestehender Pläne	146
8 Flächen- und Kostenangaben	147
8.1 Flächenangaben	147
8.2 Kostenangaben	147

1 Anlass der Planung

Das Plangebiet liegt westlich der Hamburger Straße, südlich der Weidestraße, östlich der Elsastraße und nördlich der Berthastraße im Stadtteil Barmbek-Süd (Bezirk Hamburg Nord, Ortsteil 421).

Planungsanlass ist die Entwicklung einer Nachnutzung für das bislang von der Hamburger Hochbahn AG genutzte Areal südlich der Weidestraße. Der dort seit den 1970er Jahren bestehende Busbetriebshof wurde 2019 an den Standort im sogenannten Gleisdreieck Alsterdorf (nördlich der S-Bahn-Station Rübenkamp) verlagert. Mit der Aufgabe der bisherigen Nutzung eröffnen sich Möglichkeiten, die freiwerdenden Flächen in Barmbek-Süd im Rahmen einer städtebaulichen Ordnung zu transformieren und so zur Nachverdichtung sowie insbesondere zur Schaffung dringend benötigten innerstädtischen Wohnraums beizutragen.

Zur Erarbeitung eines qualitätvollen städtebaulichen Gesamtkonzepts wurde Ende 2016 ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Der prämierte Siegerentwurf für das „Quartier Mesterkamp“ diente als Grundlage für einen Funktionsplan, der wiederum die Basis für die Anpassung des Planungsrechts vor Ort bildet.



Funktionsplan Mesterkamp (Florian Krieger, Darmstadt + st.raum.a Landschaftsarchitekten, Berlin)

Das daraus hervorgegangene Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 2 wurde 2016/ 2017 eingeleitet und umfasst eine Fläche von ca. 8 ha. Um die angrenzenden Bereiche hinsichtlich ihrer städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten zu überprüfen und freiraumplanerisch in die Umgebung einzubinden, wurde das Plangebiet über das eigentliche Gelände des Busbetriebshofes hinaus bis an die umgrenzenden Straßenräume arrondiert. Der Schwerpunkt der planerischen Neuentwicklung liegt in der Ermöglichung von Wohnungsbau, um einen Beitrag zur Deckung des hohen Bedarfs in den innerstädtischen Stadtteilen zu leisten. 2025/ 2026 wurde der Funktionsplan angepasst, da die ursprünglich vorgesehene Erschließung in dieser Form nicht umgesetzt werden konnte.



Funktionsplan Mesterkamp 2026

Für die Freie und Hansestadt Hamburg wird in den nächsten Jahren mit einem andauernden Anstieg der absoluten Bevölkerungszahl gerechnet. Gleichzeitig begründen der steigende Wohnflächenbedarf pro Person sowie die wachsende Anzahl an 1-Personen-Haushalten eine kontinuierliche Nachfrage nach neuen, vielfältigen Wohnraumangeboten. Vor diesem Hintergrund spielt die Bereitstellung von zusätzlichen Wohneinheiten eine wichtige Rolle für eine vorausschauende und nachhaltige Stadtentwicklung in der Hansestadt, was im „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ manifestiert wurde.

Der Bezirk Hamburg-Nord gehört dabei zu den flächenmäßig kleinsten Bezirken der Hansestadt und kann gleichzeitig aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen kaum mehr Freiflächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung.

Angesichts dessen nehmen Konversionen und Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Auf den Neubaulflächen im „Quartier Mesterkamp“ können ca. 450 zusätzliche Wohneinheiten bereitgestellt werden. Darüber hinaus ist insbesondere durch die Ausweisung gemischter Bauflächen entlang der übergeordneten Hauptverkehrsstraße „Hamburger Straße“ (Magistrale Nr. 6) die Einbindung von gewerblichen Nutzungen geplant, mit dem Ziel eine nachbarschaftsverträgliche Mischung von Wohnen und Arbeiten im Quartier zu etablieren. Die Erschließung des Plangebiets ist vorwiegend über die bereits vorhandene Zufahrt von der Weidestraße sowie über die Elsastraße vorgesehen.

Das Plangebiet weist aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zu Dienstleistungs-, Naherholungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten mit einem sehr guten Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine hohe Lagegunst auf, sodass hier ein besonders hohes Interesse besteht, das entsprechende Planungsrecht für eine Umsetzung der

aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb hervorgegangenen Planungsziele zu schaffen.

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-, abwasserrechtliche und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt: Hamburger Straße – Weidestraße – Elsastraße – Berthastraße (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 421).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N3/17 vom 05.05.2017 (Amtl. Anz. Nr. 37, S. 765) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 09.01.2018 und 15.02.2019 (Amtl. Anz. Nr. 3, S. 54; Amtl. Anz. Nr. 13, S. 159) stattgefunden. Die erneute öffentliche Auslegung der Planunterlagen hat nach Bekanntmachung vom 04.10.2022 (Amtl. Anz. Nr. 78, S. 1484) vom 17. Oktober 2022 bis 18. November 2022 stattgefunden.

Im Rahmen des Bebauungsplans wird eine Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB durchgeführt. Die Umweltprüfung dient dazu, die relevanten umweltbezogenen Grundlagen mittels geeigneter Daten und Untersuchungen zu ermitteln und zu bewerten. Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung beschränkt sich im Wesentlichen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans und sein unmittelbares Umfeld.

Die Ergebnisse der Umweltprüfung fließen in einen Umweltbericht nach § 2a Absatz 1 BauGB ein. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (siehe Kapitel 4) und dient der zusammenhängenden Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) stellt im Bereich des Plangebiets „Wohnbauflächen“ und entlang der Hamburger Straße „Gemischte Bauflächen“ dar. Die Hamburger Straße und die Weidestraße sind als sonstige Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Es sind keine Änderungen bzw. Berichtigungen des Flächennutzungsplans erforderlich.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt im Bereich des geplanten Bebauungsplans die Milieus „Verdichteter Stadtraum“ sowie „Etagenwohnen“ dar. Die milieuübergreifende Funktion stellt „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dar.

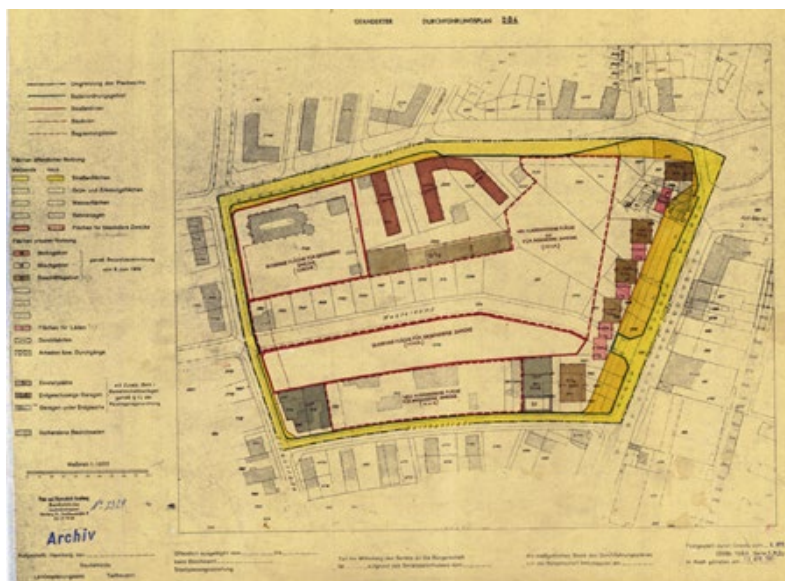
In der Fachkarte Arten- und Biotopschutz sind die Biotopentwicklungsräume 12 „Städtisch geprägte Bereiche, teils geschlossener, teils offener Wohn- und sonstiger Bebauung mit mittlerem bis geringerem Grünanteil“ sowie 13a „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ dargestellt.

Es sind keine Änderungen bzw. Berichtigungen des Landschaftsprogramms erforderlich.

3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gilt derzeit der Durchführungsplan D84A vom 4. April 1961 ((GVBl. 1961, S. 133, zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 511, 513)). Innerhalb des Geltungsbereichs weist dieser Plan unterschiedliche Nutzungen aus:



Durchführungsplan D84A vom 4. April 1961

Dazu gehören insbesondere ca. 37.500 m² Flächen für besondere Zwecke der „Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (H.H.A.)“. An der Ecke Weidestraße/ Elsastraße ist zudem eine Fläche für besondere Zwecke „Kirche“ ausgewiesen, die bis heute in entsprechender Nutzung steht. Entlang der Weidestraße folgt eine Festsetzung für eine viergeschossige, geschlossene Wohnbebauung („W4g“). In den rückwärtigen Grundstücksbereichen sind eingeschossige, geschlossene Gewerbenutzungen („G1g“) ausgewiesen.

Die vorhandene Bebauung stimmt hier in weiten Teilen mit den Festsetzungen überein. Entlang der Hamburger Straße sind abwechselnd 5- bis 3-geschossige, geschlossene Gewerbenutzungen („G5g“, „G4g“, „G3g“) und 1-geschossige Ladenflächen („L1g“) ausgewiesen. Diese Festsetzungen wurden in der Örtlichkeit jedoch nicht abschließend umgesetzt. An der Ecke Hamburger Straße/ Berthastraße sind dreigeschossige, geschlossene Gewerbeflächen („G3g“) sowie Flächen für ebenerdige Garagen („GoE“) und Stellplätze („ST“) vorgesehen. Auch hier erfolgte keine Umsetzung der planungsrechtlichen Festsetzungen. Entsprechendes gilt für die an der Ecke Berthastraße/ Elsastraße ausgewiesenen Garagenflächen („GoE“).

Insgesamt zeigt sich, dass die tatsächliche Bebauung und Nutzung im Plangebiet in weiten Teilen nicht mit den Festsetzungen des geltenden Planrechts übereinstimmt.

3.2.2 Denkmalschutz, Erhaltungsverordnung

An der Weidestraße 53/ Ecke Elsastraße befinden sich die Kirche St. Sophien von 1900 (Entwurf: Heinrich Beumer) und das Kloster St. Johannis von 1964/66 (Entwurf Walter Bunsmann, Jörn Rau und Paul-Gerhard Scharf), die als Denkmalensemble geschützt und in die Hamburgische Denkmalliste eingetragen sind.

Gemäß §§ 7, 8, 9, 11 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), zuletzt geändert am 18. November 2025 (HmbGVBl. S. 680) sind Veränderungen genehmigungspflichtig. Es erfolgt die nachrichtliche Übernahme der geschützten Denkmäler/ Ensembles.

Darüber hinaus liegt das Plangebiet innerhalb des Geltungsbereichs einer Sozialen Erhaltungsverordnung nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 BauGB. Ziel der Verordnung ist es, die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im Quartier zu erhalten und Verdrängungseffekten infolge von baulichen Veränderungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen oder der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen entgegenzuwirken. Innerhalb des Erhaltungsgebiets bedürfen daher Rückbau, bauliche Änderungen und Nutzungsänderungen grundsätzlich einer Genehmigung.

Gleiches gilt in Verbindung mit der ebenfalls gültigen Umwandlungsverordnung (Verordnung über Umwandlungsgenehmigungen in Gebieten mit einer Sozialen Erhaltungsverordnung vom 8. Oktober 2024, HmbGVBl. Nr. 28, S. 507) auch für die Begründung von Wohnungs- und Teileigentum. Außerdem steht der Freien und Hansestadt Hamburg bei Vorliegen der Voraussetzungen nach § 24 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 BauGB ein allgemeines Vorkaufsrecht zu.

3.2.3 Altlastenverdächtige Flächen

Auf dem bestehenden Gewerbehof (Weidestraße 43a, Flurstück 2898) liegt eine festgestellte Altlast, dort befand sich früher u. a. eine Zahnradfabrik. Für das Plangebiet wurde eine historische Erkundung von potentiell altlastenverdächtigen Flächen durchgeführt. Es gibt vier weitere Flächen, für die aufgrund der historischen Nutzung ein Verdacht auf das Vorliegen von Altlasten besteht (ehemaliges Straßenbahndepot/ später Busdepot, Tankstellen, Tanklager, Kfz-Gewerbe, Antriebsriemen-Werk). Für die anderen Flurstücke liegen laut Altlastenportal keine Hinweise auf Bodenbelastungen vor (vgl. Kap. 4.2.5).

3.2.4 Kampfmittelverdacht

Für Teile des Plangebiets besteht ein Verdacht auf Bombenblindgänger. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung – KampfmittelVO) vom 23. Dezember 2025 (HmbGVBl. S. 851), 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).

3.2.5 Gewässer-, Hochwasser- und Küstenschutz

Das Plangebiet liegt mit Teilbereichen innerhalb des gemäß der EU-Richtlinie zum Hochwasserrisikomanagement (HWRM-RL) festgelegten Risikogebiets im tidebeeinflussten Bereich der Tideelbe (Sturmfluthochwasser). Maßgeblich ist die Hochwasserrisikokarte L (low)

– Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (Extremereignis, Bemessungswasserstand St. Pauli 7,30 m NHN bei gleichzeitigem Versagen aller Hochwasserschutzanlagen). Die Grenze des sturmflutgefährdeten Bereichs verläuft südlich der Weidestraße und umfasst einen kleinen Teil des Plangebiets, in dem sich drei Bestandsgebäude befinden. Der überwiegende Teil des Plangebiets liegt außerhalb des Risikogebiets.

Von einer tatsächlichen Betroffenheit ist nur bei einem sehr seltenen Extremereignis auszugehen, bei dem sämtliche öffentlichen Hochwasserschutzanlagen ihre Schutzfunktion verlieren. Im Regelfall besteht durch den vorhandenen öffentlichen Hochwasserschutz ein sehr hoher Schutzgrad. Das Plangebiet ist zudem nicht Teil eines ausgewiesenen Überschwemmungsgebiets im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden keine neuen Flächen für kritische Infrastrukturen ausgewiesen oder vorbereitet. Einer Evakuierbarkeit der betroffenen Bereiche stehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Hindernisse entgegen. Weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen sind im vorliegenden Fall nicht erforderlich.



Auszug aus der Hochwasserrisikokarte der Freien und Hansestadt Hamburg

3.2.6 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im äußeren Bereich des Bauschutzbereiches des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 699), zuletzt geändert am 22. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 224 S. 1, 23). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

3.2.7 Baumschutz

Für die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126). Im Rahmen von Baumaßnahmen ist der Schutz der Bäume gemäß DIN 18920 und der RAS-LP 4 (Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) zu beachten. Diese Regelwerke umfassen technische Ausführungsvorgabe von Schutzmaßnahmen von Baum- und Gehölzbeständen im Bereich von Baustellen und geben den Stand der Technik im Bereich des Baum- und Gehölzschutzes wieder.

3.2.8 Gesetzlich geschützte Biotope

Nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 29. März 2026 (BGBl. I Nr. 87 S. 1, 4) in Verbindung mit § 14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbB-NatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92) und der Anlage zum HmbBNatSchG besonders geschützte Biotope sind im Plangebiet und im angrenzenden Umfeld nicht vorhanden.

3.2.9 Artenschutz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 29. März 2026 (BGBl. I Nr. 87 S. 1, 4) zu beachten.

3.2.10 Besondere Bodenschutzbestimmungen

Im Plangebiet befinden sich keine schutzwürdigen Böden im Sinne von § 2 Absatz 2 Nummer 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306, 308).

3.2.11 Klimaschutz

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert am 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235 S. 1) in Verbindung mit § 1 des Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148), zuletzt geändert am 4. November 2025 (HmbGVBl. S. 597) sind die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen (siehe Kapitel 5.6).

3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne

Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau

Auf privaten Grundstücksflächen ist gemäß Senatsbeschluss vom 22.06.2021 (Senats-Drs. 2021/01548) bei Abschluss von städtebaulichen Verträgen oder in einem Durchführungsvertrag ein Anteil von 35 % aller Wohneinheiten als geförderter Wohnungsbau (im 1. und/oder 2. Förderweg) und darin enthalten bis zu 10 % aller Wohneinheiten mit einer Bindung für vordringlich Wohnungssuchende (WA-Bindung) zu vereinbaren. Dabei gilt gemäß Förderrichtlinie der Hamburger Investitions- und Förderbank (IFB) für den 1. Förderweg, dass bei Bauvorhaben ab 30 geförderten Wohnungen mindestens 10 % der Wohnungen als Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende (WA-Bindung) zu schaffen sind.

Hamburger Maß

Bei der Planaufstellung ist der stadtweite Programmplan „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) zu beachten (Senko-Drs. 190912/8). Hamburg ist eine attraktive, wachsende Stadt, in der viele Menschen leben möchten. Aufgabe des Senats und der Bezirke ist es, dieses Wachstum

verantwortungsvoll zu gestalten und eine gute Balance für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen an die endliche Ressource „Fläche“ zu finden.

Durch die Leitlinien werden angemessene städtebauliche Lösungen sowie bei Innenentwicklung und Nachverdichtung eine verträgliche Dichte und Höhe vorgegeben. In der Bauleitplanung sollen diesbezüglich die Orientierungswerte im Hinblick auf Grund- und Geschossflächenzahlen i. S. des § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Ausweisung von Wohnbauflächen möglichst ausgenutzt werden. Darüber hinaus soll jeweils geprüft werden, ob auch eine Überschreitung aus städtebaulichen Gründen vertretbar ist. Insbesondere bei Ergänzungen/ Neustrukturierungen von 1950er/60er/70er-Jahre-Siedlungen, Planungen entlang der Magistralen und im Einzugsradius von Schnellbahnhaltstellen sollen künftig angemessene Dichten und städtebaulich effiziente Gebäudetypologien zur Senkung der Flächeninanspruchnahme realisiert werden. Dies entspricht ebenfalls dem stadtentwicklungspolitischen Ziel „Mehr Stadt in der Stadt“.

Das Plangebiet liegt im unmittelbaren Einzugsbereich der U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide sowie direkt an der Magistrale „Hamburger Straße“. Damit befindet es sich in einer Lage, die in den Leitlinien ausdrücklich als besonders geeignet für Nachverdichtung und kompaktes Bauen hervorgehoben wird. Die mit dem Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Ziele orientieren sich am „Hamburger Maß“. Sie tragen insbesondere den Anforderungen an eine angemessene Dichte, die Ausbildung städtebaulich effizienter Gebäudetypologien sowie einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Nutzung der innerstädtischen Flächen Rechnung.

Masterplan Magistralen

Der Masterplan Magistralen (Drs. 22/15831) formuliert Ziele und Entwicklungsstrategien für die zwölf ausgewählten Magistralen und ihre angrenzenden Stadtbereiche als Anknüpfungspunkt für Planungen und Projekte in diesen Räumen. Die Magistralen stellen, neben den Umfeldern von Schnellbahnhaltstellen und den Zentren, eines der wichtigsten Entwicklungspotenziale für die zukünftige Stadtentwicklung Hamburgs dar. Sie sind u. a. Schwerpunkte der Innenentwicklung und bevorzugt für eine behutsame und maßvolle Nachverdichtung im Zusammenhang mit der nachhaltigen Klimaanpassung zu berücksichtigen.

Das Plangebiet liegt im unmittelbaren Einzugsbereich der U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide und ist Bestandteil der gutachterlichen Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße. Diese Untersuchung hebt die Entwicklungspotenziale der angrenzenden Magistrale hervor und formuliert Handlungsleitlinien zur städtebaulichen Weiterentwicklung. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen im Einklang mit diesen Handlungsleitlinien.

Hamburger Zentrenkonzept / Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel / Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord

Zu berücksichtigen sind die Inhalte und Zielsetzungen des Hamburger Zentrenkonzepts zum Schutz und zur Entwicklung der Zentren (Senko-Drs. Nr. 190523/6). Insbesondere sollen die Zentren vor Beeinträchtigungen geschützt werden, die durch Ansiedlungen des Einzelhandels außerhalb zentraler Versorgungsbereiche hervorgerufen werden. Hierzu sind die Ziele und Ansiedlungsregeln der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel zu berücksichtigen.

Für die planungsrechtliche Steuerung von Einzelhandelsbetrieben sind „zentrale Versorgungsbereiche“ im Sinne von BauGB und BauNVO, deren Versorgungsfunktion einem besonderen Schutz unterliegt, besonders bedeutsam. Die zentralen Versorgungsbereiche werden sowohl für die Zentren des Zentrenkonzepts (Hamburger Zentrenkonzept 2019) als auch für die Nahversorgungszentren in den Nahversorgungskonzepten der Bezirke (Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord 2019) abgegrenzt und bilden somit die Bezugsräume für die Ansiedlungsregeln dieser Leitlinien. Gemäß diesen Grundsätzen sind Einzelhandelsbetriebe vorrangig in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln. In Gewerbe- und Industriegebieten ist grundsätzlich von Einzelhandelsansiedlungen abzusehen. Ausnahmsweise können gewerblich geprägte Verkaufsstätten sowie untergeordnete Verkaufsstätten im Zusammenhang mit Handwerks- und Gewerbebetrieben berücksichtigt werden.

Die Hamburger Straße ist im Hamburger Zentrenkonzept dem Zentrentyp „Urbaner Marktplatz“ zugeordnet. Dieser umfasst die dicht bebauten und hoch frequentierten Versorgungsbereiche der inneren Stadt, die sich als lineare Geschäftslagen mit einer Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnen entwickelt haben. Innerhalb dieses Typs ist die Hamburger Straße als „Schwerpunkt für übergeordnete Versorgung“ gekennzeichnet und damit einer der Standorte, an denen großflächiger Einzelhandel konzentriert und die städtische Versorgungsfunktion nachhaltig gesichert werden soll. Die Hamburger Straße mit dem Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ hat sich in den vergangenen Jahren als Einkaufs-, Büro- sowie als Gastronomie- und Kinostandort positiv entwickelt. Allerdings lassen die nach innen orientierten Centeranlagen den umgebenden Stadtraum kaum an dieser Dynamik teilhaben. Geschlossene Erdgeschosszonen und wenig attraktive öffentliche Räume entlang der Hamburger Straße verdeutlichen einen erheblichen Handlungsbedarf. Entwicklungsziel ist es daher, die positiven Impulse der zentralen Nutzungen stärker in das Umfeld auszustrahlen, Unterschiede im Aktivitäts- und Angebotsniveau auszugleichen und die bestehenden Centeranlagen, soweit möglich, zum Stadtraum zu öffnen und besser zu integrieren. Begleitend sollen öffentliche Räume aufgewertet, attraktive Erdgeschossnutzungen etabliert und die Hamburger Straße in ihrer Funktion als Urbaner Marktplatz gestärkt werden. Das Plangebiet Mesterkamp liegt im unmittelbaren Einzugsbereich der Hamburger Straße und kann durch eine städtebauliche Neuordnung sowie durch die Förderung nutzungsgemischter Strukturen dazu beitragen, die übergeordneten Entwicklungsziele des Zentrenkonzepts zu unterstützen und die Versorgungsfunktion des Zentrums langfristig zu sichern.

Die Hamburger Straße ist im Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord als übergeordnetes Zentrum ausgewiesen. Der zentrale Versorgungsbereich wird im Wesentlichen durch die Einkaufszentren Hamburger Meile/ Mundsburg-Center geprägt, die durch ihre Sortimentsbreite und Größe eine über den Stadtteil hinausreichende Versorgungsfunktion übernehmen. Die Hamburger Straße bietet damit ein starkes Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot, das die Nahversorgung im gesamten Umfeld nachhaltig sichert. Entwicklungsziel ist die Sicherung der Versorgungsfunktion. Das Plangebiet „Mesterkamp“ liegt im Nahbereich dieses übergeordneten Zentrums. Neue Nutzungen sind daher so auszurichten, dass sie die zentrale Funktion der Hamburger Straße unterstützen und nicht beeinträchtigen.

Hamburger Klimaplan

Der Hamburger Klimaplan ist das zentrale Programm der Freien und Hansestadt Hamburg zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Er enthält verbindliche Klimaziele, sektorübergreifende Transformationspfade – unter anderem zur Wärmewende, Mobilitätswende und klimagerechten Stadtentwicklung – sowie einen Maßnahmenkatalog. Rechtsgrundlage bilden insbesondere das Hamburgische Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) und das in die Verfassung aufgenommene Staatsziel zum Klimaschutz. Mit der zweiten Fortschreibung des Klimaplans (Drs. 22/12774) hat der Senat diese Ziele konkretisiert und mit Maßnahmen unterlegt. Soweit städtebauliche Planungen von den Inhalten des Klimaplans berührt sind, sind sie im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Zur Umsetzung der Ziele des Hamburger Klimaplans werden im Plangebiet Festsetzungen getroffen, die eine klimaverträgliche Entwicklung sicherstellen. So wird die zulässige Bodenversiegelung begrenzt und ein großräumiger Quartiersplatz installiert. Darüber hinaus werden umfangreiche Vorgaben zur Dach-, und Gehölzbegrünung sowie zur Entwässerung bzw. Rückhaltung getroffen. Diese Maßnahmen tragen zur Verbesserung des Mikroklimas, zur Minderung städtischer Wärmebelastungen sowie zur Aufnahme und Verdunstung von Niederschlagswasser bei. Damit werden sowohl Belange des Klimaschutzes als auch der Klimaanpassung berücksichtigt und die Aufenthaltsqualität im Plangebiet nachhaltig gestärkt.

Klimaanpassungsstrategie

Die Strategie zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel (Drs. 22/18165) bildet den gesamtstädtischen Rahmen für Maßnahmen zur Bewältigung klimabedingter Risiken wie Hitze, Starkregen und Überflutungen. Sie betont die Bedeutung der Bauleitplanung als wesentliches Steuerungsinstrument, um durch geeignete Festsetzungen die Resilienz der Stadt gegenüber den Folgen des Klimawandels zu erhöhen. Ziel ist es insbesondere, durch eine klimaangepasste Freiraum- und Flächenentwicklung städtische Wärmebelastungen zu reduzieren und die grüne Infrastruktur zu stärken.

Der Bebauungsplan für das Plangebiet Mesterkamp leistet hierzu einen konkreten Beitrag. Mit der Anlage eines großräumigen Quartiersplatzes entsteht ein multifunktionaler Freiraum, der die Aufenthaltsqualität verbessert und das lokale Mikroklima positiv beeinflusst. Ergänzend sichern umfangreiche Grünfestsetzungen – unter anderem Flächen für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern – eine nachhaltige Durchgrünung des Quartiers. Gleichzeitig werden Festsetzungen zur Entwässerung bzw. Regenrückhaltung getroffen. Damit werden sowohl die Belange der Klimaanpassung als auch die Anforderungen an eine lebenswerte, zukunftsfähige Stadtentwicklung berücksichtigt.

Grünes Netz Hamburg

Das Grüne Netz stellt die leitende, gesamtstädtische Freiraumstrategie der Stadt Hamburg dar und formuliert auf Basis des vorhandenen Grüns in der Stadt ein räumliches Zielbild der übergeordneten Vernetzung. Die zentrale Planfigur aus zwölf Landschaftsachsen und zwei Grünen Ringen legt sich als raumwirksames und gliederndes Gerüst über das Grün der Stadt und beschreibt die Entwicklungsrichtung dieser Räume als bedeutender Teil der blau-grünen Infrastruktur Hamburgs. Landschaftsachsen und Grüne Ringe verlaufen über bestehende Landschaftselemente wie Gewässerläufe, über Grünlagen wie die großen Parks und Friedhöfe und weiten sich in die Kultur- und Naturlandschaft des Umlands aus. Die

gesamtstädtisch bedeutsamen Grünverbindungen bilden dazwischen eine kleinräumige, engmaschige Vernetzung. Das Grüne Netz ist im Landschaftsprogramm dargestellt. Geringfügige fachlich begründete Aktualisierungen sind in der Fachkarte Grün Vernetzen dargestellt.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb von Flächen des Grünen Netzes.

Vertrag für Hamburgs Stadtgrün

Im „Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ vom 22. Juni 2021 (Senatsdrucksache 21/01547) haben sich die Hamburger Behörden, die Bezirksämter und die städtischen Unternehmen verpflichtet, das Stadtgrün dauerhaft zu sichern und weiterzuentwickeln – auch im Kontext einer wachsenden Stadt und fortgesetzter Siedlungsentwicklung. Der Vertrag ist Bestandteil der Einigung, die die Hamburgische Bürgerschaft im Jahr 2019 mit der vom Naturschutzbund Deutschland (NABU) initiierten Volksinitiative „Hamburgs Grün erhalten“ (Drucksache 21/16980) erzielt hat. Damit bildet er einen verbindlichen Rahmen für die Balance zwischen Wohnungsbau, Infrastrukturentwicklung und dem Schutz sowie der Qualifizierung von Grün- und Freiflächen.

Für das Plangebiet Mesterkamp entfaltet der „Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ keine unmittelbare Bindung im Sinne konkreter Vorgaben. Gleichwohl wird seinen Zielsetzungen Rechnung getragen, indem durch die Planung ein großräumiger Quartiersplatz sowie umfangreiche Grünfestsetzungen vorgesehen werden.

Gründachstrategie

Im Rahmen des Planverfahrens ist die vom Senat am 8. April 2014 beschlossene „Gründachstrategie für Hamburg“ (Drucksache 20/11432) zu berücksichtigen. Ziel der Strategie ist es, eine nachhaltige Flächenentwicklung mit den Anforderungen der Klimaanpassung und des Klimaschutzes zu verbinden. Sie sieht vor, dass im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich geprüft wird, inwieweit Dachbegrünungen und Dachgärten auf geeigneten Gebäuden mit Flachdächern oder flachgeneigten Dächern festgesetzt werden können. Im Zusammenhang mit dem Hamburger Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) gilt darüber hinaus ab dem Jahr 2027 eine Solargründachpflicht.

Für das Plangebiet Mesterkamp wird dieser Zielsetzung entsprochen: Auf den Gebäuden sind Dachbegrünungen vorgesehen, zudem ist auch auf Tiefgaragen ein Substrataufbau festgesetzt. Dadurch wird eine hochwertige Begrünung im Quartier ermöglicht, die das Stadtklima verbessert, städtische Wärmebelastungen mindert und eine ökologische Aufwertung der überbauten Flächen sicherstellt.

Strategie Grüne Fassaden

Als Ergänzung der Gründachstrategie und Baustein zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel hat der Senat im Frühjahr 2024 die „Strategie Grüne Fassaden“ (Drucksache 22/14976) beschlossen. Ziel ist es, das Potenzial begrünter Fassaden als Beitrag zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und zur stadtgestalterischen Qualität systematisch zu nutzen. Im Rahmen der Bauleitplanung soll daher grundsätzlich geprüft werden, ob geeignete Wandflächen für Fassadenbegrünungen durch Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB vorgesehen werden können.

Von Festsetzungen zur Fassadenbegrünung der Gebäude wurde - im Sinne einer planerischen Zurückhaltung - abgesehen, da diese zur Erreichung der städtebaulichen Ziele des

Bebauungsplans nicht unbedingt erforderlich sind. Ob sich die späteren Fassadenstrukturen der hochbaulichen Einzelprojekte und die dahinterliegenden Grundrisse für eine entsprechende Umsetzung eignen, lässt sich im Rahmen der Bauleitplanung nicht abschließend beurteilen. Der Bebauungsplan steht eine Umsetzung von Fassadenbegrünungen auf Baugenehmigungsebene jedoch nicht entgegen. Der Bebauungsplan bindet jedoch Fassadenbegrünungen für Bereiche von Tiefgaragenabsenkungen ein.

Die Klimaanpassungsziele werden zudem durch andere Maßnahmen wirksam unterstützt – insbesondere durch Dachbegrünungen, umfangreiche Grünfestsetzungen sowie die Anlage eines großzügigen Quartiersplatzes. Damit werden die Leitgedanken der Strategie Grüne Fassaden mittelbar berücksichtigt, ohne dass für die Gebäude eine verbindliche Festsetzung erforderlich ist.

Bezirkliches Wohnungsbauprogramm

Im „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ wurde zwischen den Bezirken und dem Senat neben der Festlegung von Zielzahlen für die durchschnittlichen jährlichen Wohnungsbaugenehmigungen vereinbart, dass die Bezirke eigene Wohnungsbauprogramme erarbeiten und diese jährlich aktualisieren.

Das Wohnungsbauprogramm 2025 für den Bezirk Hamburg-Nord wurde im Januar 2025 veröffentlicht und benennt ein Ziel von 1.200 zu genehmigenden Wohneinheiten pro Jahr. Das Wohnungsbauprogramm beschreibt die besonderen Herausforderungen der Wohnraumentwicklung in dem bereits stark urbanisierten Bezirksgebiet und unterstreicht die besondere Bedeutung der Innenentwicklung zur Erreichung der im Vertrag für Hamburg vereinbarten wohnungsbaupolitischen Ziele.

Im Wohnungsbauprogramm 2025 des Bezirks Hamburg-Nord ist das Plangebiet Mesterkamp als eines der größeren innerstädtischen Entwicklungsgebiete benannt. Auf der Fläche des ehemaligen Busbetriebshofs in Barmbek-Süd soll ein neues Quartier mit rund 450 Wohneinheiten entstehen, ergänzt durch wohnfolgebezogene Einrichtungen und einen zentralen Quartiersplatz. Aufgrund der bereits weit vorangeschrittenen Planungen werden die Aussichten auf eine zügige Realisierung als groß eingeschätzt, sodass das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der wohnungsbaupolitischen Zielsetzungen des Bezirks leisten kann.

Integriertes Klimaschutzkonzept für Hamburg-Nord

Mit Blick auf die Herausforderungen des Klimawandels möchte das Bezirksamt Hamburg-Nord seiner Verantwortung nachkommen und den Bezirk im Sinne von Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit zukunftsfähig ausrichten. Vor diesem Hintergrund hat das Bezirksamt gemeinsam mit Expertinnen und Experten sowie mit der Öffentlichkeit ein Integriertes Klimaschutzkonzept erarbeitet, das im Februar 2023 veröffentlicht wurde. Es gliedert sich in die Klimaschutz-Strategie der Stadt Hamburg ein, indem es den Hamburger Klimaplan und das Hamburgische Klimaschutzgesetz auf die lokale Ebene des Bezirkes überträgt und umsetzt. Die aus einer Potenzialanalyse abgeleiteten Klimaschutz-Maßnahmen orientieren sich hauptsächlich am Handlungsspielraum der Bezirksverwaltung und gliedern sich in fünf Handlungsfelder, von denen die Felder „Klimafreundliche Mobilität“ (z. B. Quartiersgaragen) und „Klimafreundliche Stadtentwicklung“ (z. B. Regeninfrastrukturanpassung) für den Bebauungsplan von Relevanz sind.

Im Plangebiet Mesterkamp werden diese Zielsetzungen aufgegriffen: Durch umfangreiche Grünfestsetzungen und Festsetzungen zur Entwässerung bzw. Rückhaltung, die Anlage eines Quartiersplatzes sowie Maßnahmen zur Minimierung der Bodenversiegelung und Verbesserung der Durchlüftung werden wesentliche Ansätze der Handlungsfelder „Klimafreundliche Stadtentwicklung“ und „Klimaanpassung“ berücksichtigt. Ergänzend trägt das Mobilitätskonzept des Quartiers dazu bei, den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Damit unterstützt das Vorhaben nicht nur die wohnungsbaupolitischen Ziele des Bezirks, sondern leistet zugleich einen Beitrag zur Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzepts Hamburg-Nord.

3.3.2 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb

Zur Erarbeitung eines qualitätvollen städtebaulichen Gesamtkonzepts wurde 2016 ein einphasiger, anonymer städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb nach den Regelungen der Richtlinie für Planungswettbewerbe der Freien und Hansestadt Hamburg (RPW) 2015 durchgeführt. Das Wettbewerbsgebiet umfasste den ehemaligen Busbetriebshof Mesterkamp mit einer Fläche von rund 2,8 ha sowie angrenzende Randbereiche zur Weidestraße, Hamburger Straße und Elsastraße. Ziel des Wettbewerbs war es, ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, das eine ausgewogene Mischung aus Wohnen und Arbeiten ermöglicht, qualitätsvolle Freiräume schafft, die bestehende Stadtstruktur fortführt und dem neuen Quartier eine eigenständige Identität verleiht.

Als Sieger ging der Entwurf des Büros florian kriegler architektur und städtebau (Darmstadt) in Zusammenarbeit mit ST raum a Landschaftsarchitektur (Berlin) hervor. Der prämierte Beitrag sah eine städtebauliche Struktur aus fünf- bis sechsgeschossigen Wohngebäuden in einer Kombination aus Zeilen- und Punkthäusern vor. Ergänzt werden diese durch neue Straßen- und Platzräume, die das Quartier erschließen und mit den umliegenden Stadtteilen verknüpfen. Entlang der Hamburger Straße ist eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen, um urbane Funktionen zu stärken und zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Besondere Bedeutung kommt den vorgesehenen Freiräumen und Grünzügen zu, die öffentliche Plätze, Grünflächen und verbindende Achsen umfassen und so Aufenthaltsqualität und Begegnung fördern.

Der Siegerentwurf wurde anschließend in einen Funktionsplan überführt, der die wesentlichen Strukturen hinsichtlich Nutzung, Bebauungsdichte, Höhenentwicklung, Erschließung und Freiraumgestaltung konkretisierte. Ursprünglich sah dieser Funktionsplan auch eine Erschließung des Quartiers über eine Planstraße von der Weidestraße zur Hamburger Straße vor. Diese konnte jedoch im Jahr 2025 aufgrund gescheiterter Grundstücksverhandlungen mit privaten Eigentümer:innen nicht weiterverfolgt werden. In der Folge war eine Anpassung der Funktionsplanung erforderlich, um die verkehrliche Erschließung über alternative Anbindungen sicherzustellen und zugleich die städtebauliche Gesamtkonzeption zu wahren.

Der geänderte Funktionsplan bildet die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 2. Im Ergebnis können im Plangebiet von insgesamt etwa 8 ha rund 450 Wohneinheiten realisiert werden. Darüber hinaus sind Flächen für gewerbliche Nutzungen, soziale Infrastruktur wie Kindertagesstätten sowie öffentliche Straßen- und Platzflächen vorgesehen.

Der Wettbewerb sowie der hieraus entwickelte Funktionsplan schaffen verbindliche Maßstäbe für die Bauleitplanung und sichern die im Verfahren angestrebten städtebaulichen

Qualitäten ab. Während der Funktionsplan selbst keine unmittelbare Rechtskraft entfaltet, bildet er die fachliche Grundlage für die Festsetzungen des Bebauungsplans, mit dem die städtebaulichen Vorgaben in verbindliches Planungsrecht überführt werden. Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden im Frühjahr 2017 im Bezirksamt Hamburg-Nord öffentlich ausgestellt und in Informationsveranstaltungen vorgestellt.

3.3.3 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

Folgende Untersuchungen, Gutachten und Fachplanungen wurden zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 durchgeführt:

Vermessung, Baumaufmaß

- Baumbestandserfassung (2018),

Artenschutz

- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum landschaftsplanerischen Bestand (2018), der Bewertung des Baumbestandes, der artenschutzfachlichen Beurteilung auf Basis der Potenzialanalyse und der Untersuchungen zu Brutvögeln und Fledermäusen sowie der Beurteilung der Planung im Hinblick auf die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung mit Ermittlung der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung,
- Artenschutzfachgutachten (2018) zur Bestandserfassung und artenschutzrechtlichen Bewertung der im Plangebiet vorkommenden Arten, die gemäß Bundesnaturschutzgesetz §§ 44 und 45 dem besonderen Artenschutzrecht unterliegen. Mit einer Potentialanalyse für alle Arten, einer Kartierung der Brutvögel und Fledermäuse mit ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten, den Balz- und Tagesquartieren, Jagdhabitaten und Flugrouten sowie einer Bewertung möglicher Betroffenheiten durch die Umsetzung des Bebauungsplanes und Maßnahmenvorschlägen,
- Aktualisierung Artenschutzfachgutachten (2024) zur Überprüfung der Bestandserfassung und Bewertung der Brutvögel und Fledermäuse aus dem Jahr 2018 im Plangebiet sowie zur Fortschreibung der artenschutzrechtlichen Einschätzung und Maßnahmenvorschläge nach aktuellen naturschutzfachlichen und rechtlichen Anforderungen,

Verkehr

- Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Plangebietes mit Berechnung und Prognose der Verkehrsmengenerzeugung und deren Verteilung auf die Verkehrsknotenpunkte (2017),
- Verkehrstechnische Untersuchung Erweiterung – Bewertung Weidestraße/ Elsastraße (2019),
- Liegenschafterschließung BS2 Mesterkamp – Ergänzende Stellungnahme zur Verkehrsbewertung (2026) zur Überprüfung und Aktualisierung der verkehrlichen Bewertung, insbesondere im Hinblick auf die tatsächliche Nutzung, die Belastung der Erschließungsstraßen sowie die Ableitung realistischer Verkehrszahlen und deren Auswirkungen auf die Schallschutzanforderungen,
- Mobilitätskonzept als Basis für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und ein autoarmes Quartier Mesterkamp (Verringerung des motorisierten Individualverkehrs) (2019),

- Mobilitätskonzept – Ergänzende Stellungnahme zur Aktualität (2026),

Lärm

- Schalltechnische Untersuchung (2018) zu den auf das Plangebiet einwirkenden Straßenverkehrslärmemissionen für einen baulichen Zwischenstand sowie den baulichen Endzustand, zu erwartende Fassadenpegel im Plangebiet sowie auf der gegenüberliegenden Seite der Hamburger Straße,
- Schalltechnische Untersuchung 2026 zur Aktualisierung der Prognose der auf das Plangebiet einwirkenden Straßenverkehrslärmemissionen, einschließlich Bewertung der zu erwartenden Fassadenpegel im Plangebiet und auf den angrenzenden Bestandsgebäuden unter Berücksichtigung des baulichen Endzustands sowie der aktuellen Verkehrsprognosen und rechtlichen Anforderungen an den Schallschutz,

Baugrund- und Schadstoffuntersuchungen, Kampfmittel

- Historische Erkundung von altlastenverdächtigen Flächen (2016),
- Kurzbericht zur Untersuchung des Busbetriebshofes Mesterkamp auf Schadstoff-Fremdeinträge (2016),
- Orientierende Schadstoffuntersuchung von Boden und Oberboden (2017),
- Stellungnahme des Fachamtes Verbraucherschutz (N/VS) zu Fragen des Bodenschutzes (2018),

Entwässerung

- Entwässerungskonzept zum Funktionsplan Mesterkamp mit Berechnung der Niederschlagsmengen und einem Grobkonzept zur Rückhaltung und Einleitung in das Sielnetz (2018)

Luftschadstoffe

- Luftschadstoffuntersuchung zur Prognose der aus dem Verkehr resultierenden Luftschadstoffbelastung mit Stickstoffdioxiden (NO₂) und Feinstäuben (PM₁₀ und PM_{2,5}) (2022)
- Luftschadstoffuntersuchung – Ergänzung Prognose für das Jahr 2030 (2025) zur Aktualisierung der Immissionsprognose unter Berücksichtigung der Emissionsfaktoren (HBEFA 4.2) und der ab 2030 geltenden verschärften EU-Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}

Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept

- Funktionsplan (städtebauliches Konzept) mit der baulichen Struktur der Baukörper sowie der Freiraum- und Erschließungsplanung auf der Grundlage des Siegerentwurfs (2019)
- Funktionsplan mit aktualisierter Erschließungsplanung (Planstraße 2) (2026)
- Gestaltungshandbuch als Leitfaden für Gestaltung der Fassaden und die Gliederung der städtebaulichen Strukturen (2018)

3.4 Angaben zum Bestand

3.4.1 Lage und städtische Einbindung des Plangebiets

Das etwa 8 ha umfassende Plangebiet liegt zentral im Stadtteil Barmbek-Süd. Östlich des Geltungsbereichs verläuft die Hamburger Straße, die als Hauptstraße Teil der bezirklichen „Magistrale 6“ vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße ist. Die Bebauungsstrukturen der näheren Umgebung sind von einem hohen Anteil Wohnbebauung und insbesondere entlang der Hamburger Straße mit ergänzender Einzelhandels- und Büronutzung aus verschiedenen Entstehungszeiten geprägt. Das dortige Flächenangebot und die Einzelhandelsstruktur entsprechen vielfach nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen.

Nördlich an das Plangebiet grenzt eine drei- bis viergeschossige, teilweise unterbrochene Blockrandbebauung mit Wohnnutzung. Südlich befinden sich vier- bis fünfgeschossige Zeilenbauten, zwischen denen oberirdische Stellplatzanlagen vorhanden sind. Westlich liegt der Biedermannplatz zwischen Adolph-Schönfelder-Straße und Elsastraße als große, langgezogene Parkanlage (ca. 500 m lang) mit verschiedenen öffentlichen Spielplätzen. Dahinter beginnen weitere Wohnquartiere, teilweise mit erdgeschossiger Einzelhandelsnutzung entlang der Adolph-Schönfelder-Straße. Östlich des Plangebiets entlang der Hamburger Straße sind Wohngebäude mit erdgeschossiger Geschäftsnutzung, dahinter vier- bis fünfgeschossige Wohnhauszeilen und Blockrandbebauung verortet. Nordöstlich grenzt das Plangebiet an den Kreuzungsbereich Barmbeker Markt, Dehnhaiide, Hamburger Straße und Weidestraße an. Dieser wird geprägt durch die in Hochlage verlaufende U-Bahn sowie den städtebaulichen Hochpunkt Barmbeker Markt Nr. 8 mit seinen 15 Geschossen.

3.4.2 Historie des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich an der historischen Verbindung von Hamburg mit dem damaligen Dorf Barmbeck, an der Hamburger Straße. Die Grundstückszuschnitte an der Hamburger Straße haben sich teilweise bis Mitte des 20. Jahrhundert gehalten. Das Plangebiet wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in zwei Baublöcken angelegt, die durch die Straße Mesterkamp getrennt wurden. Südlich des Mesterkamps entstanden 1890 die ersten baulichen Anlagen des Straßenbahndepots Mesterkamp. Auf der nördlichen Straßenseite wurden zeittypische Wohngebäude in geschlossener, verdichteter Schlitzbauweise neu errichtet. An der Ecke Elsastraße/ Weidestraße entstand im Jahr 1900 die Kirche St. Sophien, die später um eine katholische Schule ergänzt wurde.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Stadtteil Barmbek sehr stark beschädigt und auch das Areal des Plangebietes durch Bombenangriffe größtenteils zerstört. In der Nachkriegszeit fand deshalb im gesamten Quartier eine weitgehende städtebauliche Überformung statt und es wurde das damals bevorzugte Motiv des Wohnungsbaus in Zeilenform eingeführt, das heute für den Stadtteil prägend ist. Nach Einstellung des Straßenbahnverkehrs in den 1960er Jahren wurde das ursprüngliche Straßenbahndepot zu einem Busbetriebshof umstrukturiert bzw. erweitert und belegte seither zusammen mit den Gewerbeflächen die gesamte Blockinnenfläche. Die Querverbindung des Mesterkamps wurde damals aufgegeben und auf der Ostseite die Hamburger Straße im Geiste der autogerechten Stadt verbreitert und mit Büro- und Geschäftshäusern bebaut. Darüber hinaus entstanden im Plangebiet zeittypische Wohnungsbauten sowie als Ergänzung zur katholischen Kirche ein Dominikanerkloster.

3.4.3 Baulicher Bestand und gegenwärtige Nutzungen

Flurstücke 7319, 7318, 7259, 7311, 7307, 7303, 7305, 7308, 7310, 7304, 7306 der Gemarkung Barmbek

Die zentrale Fläche des Plangebiets wurde seit den 1970er Jahren durch den Busbetriebshof der Hamburger Hochbahn AG genutzt. Vorher befand sich auf der Fläche ein Straßenbahndepot. Die nahezu vollständig versiegelte Fläche diente der Abstellung von Bussen außerhalb der Betriebszeiten, die Zufahrt erfolgte von der Weidestraße. Zusätzlich befand sich auf dem Gelände ein winkelförmiger, ein- bis zweigeschossiger Hallenbaukörper. Nach Aufgabe der Nutzung im Frühjahr 2019 wurde das Gelände fachgerecht geräumt und für eine Nachnutzung als Wohnungsbaufäche vorbereitet.

Da das Bebauungsverfahren zwischenzeitlich fortgeschritten ist und im Jahr 2022 die zweite öffentliche Auslegung durchgeführt wurde, wurden erste vorbereitende Maßnahmen zur Umsetzung der geplanten Bauflächen in diesem Bereich eingeleitet. Eine temporäre Baustraße wurde eingerichtet. Erste Bauvorhaben sind bereits auf Grundlage der §§ 33 und 34 BauGB genehmigt und realisiert worden bzw. befinden sich in Realisierung.

Flurstücke 1599, 2899, 5093, 5258, 5259 der Gemarkung Barmbek (Weidestr. 15, 19, 21, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 45, 47, 49, 51)

Auf den Flurstücken im nördlichen Bereich des Plangebietes befinden sich Wohngebäude mit überwiegend vier bis fünf Geschossen. Davon abweichend bildet das Gebäude Weidestraße 15 mit vierzehn Geschossen einen städtebaulichen Hochpunkt. In der Weidestraße 49 befindet sich Gastronomie im Erdgeschoss.

Flurstück 2898 der Gemarkung Barmbek (Weidestraße 43a)

Zwischen den Wohnungsbauten und dem vormaligen Busbetriebshof befindet sich der Gewerbehof Weidestraße 43a, der über eine zum Flurstück gehörende schmale private Stichstraße von der Weidestraße erschlossen ist. Auf dem Grundstück befinden sich mehrere ein- bis zweigeschossige Baukörper, die bis dato von kleinen Handwerks- und Dienstleistungsfirmen (Kfz-Reparatur, Raumausstattung, Fotografie) genutzt wurden. Die Gebäude stehen mittlerweile leer und sollen rückgebaut werden.

Flurstück 5991 der Gemarkung Barmbek (Weidestraße 53)

Auf der Fläche im nordwestlichen Bereich des Plangebiets (Ecke Weidestraße/ Elsastraße) befinden sich die St.-Sophien-Kirche und das Dominikaner-Kloster St. Johannis. Beide Gebäude sind Baudenkmale und bilden zusammen das denkmalgeschützte Ensemble „Kirche St. Sophien und Kloster St. Johannis“.

Flurstück 5992 der Gemarkung Barmbek (Elsastraße 46)

Auf dem Grundstück im nordwestlichen Bereich des Plangebiets befanden sich die zwei- bis dreigeschossigen Gebäude der Katholischen Sophienschule mit zugehöriger Kindertagesstätte. An dieser Stelle wird derzeit ein Neubau der Katholischen Schule mit zugehöriger Kita realisiert.

Flurstück 945, 1219, 1279, 1280, 1281 der Gemarkung Barmbek (Elsastraße 36, Berthastraße 10, 12, 16, 18, 22, 24, 28, 30, 32)

Auf den Flurstücken im südlichen Bereich des Plangebiets befinden sich vier- bis fünfgeschossige Wohngebäude in Zeilenbauweise. Im südöstlichen Grundstücksteil des Flurstücks 945 der Gemarkung Barmbek wurde auf Grundlage des § 33 BauGB ein Wohnungsneubau genehmigt und bereits realisiert. Dieser entspricht ebenfalls den Festsetzungen des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 und schließt an die bestehende Brandwand zum Flurstück 6038 der Gemarkung Barmbek an.

Flurstück 6038 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 181,181a)

Auf der Fläche im südöstlichen Bereich des Plangebiets (Ecke Hamburger Straße/ Berthastrasse) befindet sich ein vier- bis sechsgeschossiges Bürogebäude mit verschiedenen Dienstleistungsnutzungen (Fortbildung, Versicherung) sowie einem Fitness-Studio im Erdgeschoss.

Flurstück 6059 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 195+197)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein drei- bis sechsgeschossiges Gebäude eines Self-Storage-Anbieters.

Flurstück 5085 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 199)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein zweigeschossiges Gebäude mit einer Nutzung als Moschee und einem Gastronomieangebot.

Flurstück 5086 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 205)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein sechsgeschossiges Bürogebäude, in dem verschiedene Träger mit Angeboten zur beruflichen Bildung ansässig sind (Jugendberufsagentur, HIBB etc.). Im Erdgeschoss befindet sich eine Einzelhandelsnutzung (Bekleidung).

Flurstück 5088 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 207)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein zweigeschossiges Bürogebäude mit Einzelhandelsnutzung (Möbel) im Erdgeschoss.

Flurstück 7252, 7251 der Gemarkung Barmbek

Auf der Fläche im nordöstlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein unterirdischer Bunker.

Flurstück 5090 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 209)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein zweigeschossiges, gewerblich genutztes Gebäude.

Flurstück 5206, 5238 der Gemarkung Barmbek (Hamburger Straße 213)

Auf der Fläche im östlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein sechsgeschossiges Bürogebäude mit Einzelhandelsflächen (Möbel) im Erdgeschoss.

Straßenverkehrsflächen

Im Plangebiet liegen außerdem die Straßenverkehrsflächen der Hamburger Straße (Teile des Flurstücks 6062), auf denen sich in diesem Abschnitt eine Nebenfahrbahn mit Schrägparkplätzen befindet; der Weidestraße (Teile des Flurstücks 321); des Barmbeker Marktes (Teile des Flurstücks 6061); der Elsastraße (Teile des Flurstücks 1224) und der Berthastrasse (Teile des Flurstücks 1016).

3.4.4 Erschließung und Infrastruktur

ÖPNV und Erschließung

Das Plangebiet ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. In der Nähe (200 m) befindet sich die U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide, an der die Linie U3 verkehrt (Wandsbek-Gartenstadt - Berliner Tor - Landungsbrücken - Kellinghusenstraße - Barmbek). Die Haltestelle wird zudem von der StadtBus-Linie 171 (U S Barmbek - U Farmsen - Bramfeld (Ost) bedient. Rund 250 Meter westlich des Plangebiets verkehren an der Haltestelle Biedermannplatz die XpressBus-Linie X22 (U Hagenbecks Tierpark - Jenfeld Zentrum), die MetroBus-Linie 18 (Hauptbahnhof/ZOB - U S Barmbek - Bramfeld) sowie die

StadtBus-Linien 171 und 261 (Berliner Tor - Barmbek). Zudem liegt in ca. 1.000 m Entfernung, erreichbar mit der Schnellbahnlinie U3, der Bahnhof Barmbek, an dem zusätzlich die S-Bahnlinie S1 verkehrt, die das Plangebiet nach Norden mit dem Flughafen Hamburg und Poppenbüttel verbindet und in südlicher, dann westlicher Richtung über den Hauptbahnhof, Jungfernstieg, Bahnhof Altona bis nach Blankenese und Wedel fährt.

Entlang der Hamburger Straße (aus/ in Richtung Poppenbüttel) sowie entlang der Adolph-Schönfelder-Straße (aus/ in Richtung City-Nord) verläuft die Veloroute 5, die in Richtung Innenstadt, bzw. in Richtung Eilbek weiterführt.

Der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel befindet sich in ca. 7,5 km, die Hamburger Innenstadt in ca. 5 km Entfernung.

Nahversorgung

Die Nahversorgungsstruktur im Stadtteil Barmbek-Süd ist durch im Stadtgebiet räumlich verteilte Supermärkte und Discounter geprägt, sodass eine fußläufige Versorgung aller Einwohner gegeben ist (Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord vom April 2018). Das Plangebiet grenzt an die Nahversorgungslage Hamburger Straße, wo sich zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs u.a. ein Discounter befindet. Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in der Dehnhaide und am Holsteinischen Kamp. In ca. 500 m südlicher Entfernung liegt das Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ mit vielfältigen nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten sowie einem gesamtstädtisch bedeutsamen Behördenzentrum. Weitere fußläufig zu erreichende Möglichkeiten für die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs und darüber hinaus bietet die neu gestaltete Einkaufsstraße Fuhlsbüttler Straße nördlich des Bahnhofs Barmbek. Zudem sind zwei Wochenmärkte fußläufig zu erreichen (Vogelweide, Wiesendamm/ Bert-Kaempfert-Platz).

Schulen und soziale Infrastruktur

Im Plangebiet selbst befindet sich die katholische Sophienschule als Grundschule. Das Plangebiet liegt im Einzugsbereich der Adolph-Schönfelder-Schule (Grundschule) mit Standorten an der Zeisigstraße und der Brucknerstraße. Als weiterführende Schulen befinden sich in der Nähe die Ilse-Löwenstein-Stadtteilschule Humboldtstraße sowie das Gymnasium Lerchenfeld.

Die Kapazitäten der staatlichen Schulen im Umfeld des Plangebietes sind ausgeschöpft, sodass bei der vorgesehenen Entwicklung von 450 neuen Wohneinheiten ein entsprechender Ausbaubedarf entsteht.

Im Plangebiet befindet sich auf dem Grundstück der katholischen Schule auch eine neu errichtete Kita. In der Umgebung des Plangebietes befinden sich weitere verschiedene Kitas, soziale Einrichtungen (z. B. Barmbek°Basch mit Kinder- und Familienzentrum, Bücherhalle, Seniorentreff und Beratungsangeboten), Sportplätze und öffentliche Spielplätze.

Für die Baugebiete ergibt sich aufgrund der dort möglichen Anzahl von 450 Wohneinheiten im Quartier Mesterkamp ein Bedarf an ca. 120 zusätzlichen Kita-Plätzen, die im Plangebiet untergebracht werden sollen. In den allgemeinen Wohngebieten „WA2“ und „WA3“ ist vorgesehen, zwei neue Einrichtungen mit jeweils ca. 60 Plätzen zu integrieren. Dafür ist ein Flächenbedarf je Standort von ca. 480 m² Bruttogeschossfläche (BGF) sowie eine eigene direkt angeschlossene Außenspielfläche von 6 m² je Kind vorzusehen. Die Herstellung der Einrichtungen soll über die Vergabe der städtischen Baufelder sichergestellt werden.

3.4.5 Technische Infrastruktur / Leitungen

Strom:

Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich diverse Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung. Außerdem befindet sich auf der östlichen Seite der Elsastraße ein 110-kV-Kabel. Diese Hochspannungskabel sind für eine sichere Stromversorgung von elementarer Bedeutung. Sollten Baumaßnahmen im Bereich dieser 110-kV-Trasse erfolgen, ist eine rechtzeitige Abstimmung mit der Stromnetz Hamburg GmbH notwendig.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich drei Netzstationen. Im Zuge der Herstellung des Energiewendernetzes müssen die vorhandenen Netzstationen für die Stromversorgung in ihrer Kapazität und in ihrer örtlichen Lage erhalten bleiben oder es ist ein gleichwertiger Ersatz zu schaffen. Zusätzlicher Bedarf an Netzstationen ist durch die jeweiligen Grundstückseigentümer sicherzustellen.

Fernwärme:

Teilbereiche der Bestandsbebauung im Plangebiet sind an das bestehende Fernwärmenetz angeschlossen; dies betrifft die Wohnbebauung beiderseits des Sticks an der Weidestraße, die katholische Schule, die Wohnbebauung an Elsa- und Berthastraße sowie den nördlichen Abschnitt der Hamburger Straße. Eine Anbindung der neuen Baugebiete an das Fernwärmenetz ist von der Elsastraße aus möglich.

Vor der Aufnahme der Arbeiten in öffentlichem oder privatem Grund ist bei der zuständigen Dienststelle der Hamburger Energiewerke GmbH anzufragen, ob in der Nähe der Arbeitsstelle Fernwärmerohrleitungen verlegt sind. Sind Fernwärmerohrleitungen vorhanden, so hat sich der Ausführende, über die Lage der Fernwärmerohrleitungen zu unterrichten und die benötigten Planunterlagen bei der zuständigen Dienststelle der Wärme Hamburg GmbH anzufordern:

Bei Aufgrabungen parallel zu bestehenden Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 1 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,40 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. Da sich in den Fernwärmetrassen auch 400V-Steuerkabel befinden können, sind auch mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden zu beachten. Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen ist umgehend der Hamburger Energiewerke GmbH zu melden.

Richtfunk

Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des Plangebiets durch die Bundesnetzagentur durchgeführt. Die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber, die als Ansprechpartner in Frage kommen, wurden übermittelt. Grundlegende Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie ergänzende Hinweise sind auf der Internetseite der Bundesnetzagentur www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung verfügbar.

Im Plangebiet verlaufen fünf Richtfunkverbindungen bzw. Telekommunikationslinien. Durch das im urbanen Gebiet „MU1“ festgesetzte 15-geschossige Baufeld an der Ecke Weidestraße/ Hamburger Straße wird die Richtfunkverbindung mit der Linknummer 101554743

der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG voraussichtlich knapp tangiert. Die Richtfunkverbindung mit der Linknummer 101554557 der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG könnte eventuell in ihrem Schutzkorridor betroffen sein. Im Rahmen der Abwägung wird an der Festsetzung des 15-geschossigen Gebäudes festgehalten, um die zuvor dargelegten Planungsziele zu erreichen. Eine Verschiebung des Baufeldes ist aufgrund des städtebaulichen Konzeptes und der Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Die Richtfunktrassen sind daher ggf. anzupassen.

Telekommunikation:

In den neuen Baugebieten besteht bislang keine Versorgung mit Telekommunikationseinrichtungen, diese ist von den Eigentümern und Eigentümerinnen zeit- und bedarfsgerecht zu veranlassen.

Wasser:

Die an das Plangebiet angrenzenden Straßen sind mit Wasserleitungen berohrt. Zur Versorgung der neuen Baugebiete mit Wasser ist rechtzeitig vor Beginn der zusätzlichen Bebauung ein formloser Antrag auf Wasserversorgung mit näheren Angaben, aus denen sich der zu erwartende Wasserbedarf ergibt, einzureichen. Zudem muss bei der Festlegung neuer Straßenabschnitte ausreichender Raum für die Unterbringung der Versorgungsleitungen berücksichtigt werden.

Die bestehenden Anlagen sollten bei der Planung berücksichtigt werden, damit kostspielige Leitungsumlegungen vermieden werden.

Abwasser:

Die das Plangebiet umgebenden Straßen sind vollständig mit Mischwassersielen versorgt. Das anfallende Schmutzwasser kann in das vorhandene Mischwassersielnetz eingeleitet werden.

Auf der Fläche des Busbetriebshofes befinden sich zurzeit keine Siele. Sie wird Richtung Westen und Richtung Norden jeweils über eine Anschlussleitung mit Durchmesser DN 400 entwässert, die das Abwasser in das umgebende Mischwassersielnetz abführt.

Entsprechend den Auflagen der Hamburger Stadtentwässerung (HSE), die auf der hydraulischen Auslastung des bestehenden Entwässerungsnetzes beruhen, ergeben sich für das abfließende Oberflächenwasser die folgenden maximal zulässigen Einleitmengen in die Mischwassersiele:

- Weidestraße: 100 l/s
- Elsastraße: 140 l/s
- Hamburger Straße: 35 l/s

Außerdem darf das Einzugsgebiet der Hamburger Straße zwar verändert, aber nicht erweitert werden. Wenn möglich, soll das Oberflächenwasser hauptsächlich in Richtung Elsastraße (Westen) abgeführt werden.

3.4.6 Angaben zum Wohnungsmarkt und zur Sozialstruktur

In Barmbek-Süd zeigt sich der für Hamburg typische Mangel an bezahlbarem Wohnraum. Der Stadtteil ist aufgrund seiner innenstadtnahen Lage, der guten Erreichbarkeit und der vorhandenen Infrastruktur stark nachgefragt. Die Angebotsmieten sind in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen: Zwischen 2012 und 2023 nahmen sie um rund 49 % zu (von 10,53 €/m² auf 15,66 €/m²) und damit stärker als im stadtweiten Durchschnitt (+44 %). Parallel stiegen die Preise für Eigentumswohnungen im Zeitraum 2014 bis 2023 um 104 %

(Hamburg: +92 %). Diese Entwicklung verdeutlicht die anhaltende Aufwertungs- dynamik im Quartier.

Der Anteil an öffentlich geförderten Beständen liegt 2024 mit rund 5,4 % (1.247 Wohnungen von 23.097) unter dem Hamburger Durchschnitt von 7,9 %. Bis 2030 werden voraussichtlich rund 23 % dieser geförderten Einheiten aus der Bindung fallen, wodurch sich der Druck auf den lokalen Wohnungsmarkt weiter verstärkt.

Die Sozialstruktur ist im gesamtstädtischen Vergleich heterogen. Der Anteil der Bevölkerung, die Leistungen nach SGB II bezieht, liegt in Barmbek-Süd mit etwa 10,1 % in etwa auf dem Hamburger Durchschnitt (2023: 10,0 %). Damit wird deutlich, dass ein relevanter Teil der Bewohnerschaft auf bezahlbaren Wohnraum angewiesen ist. Gleichzeitig steigen die Neuvertragsmieten deutlich über das Niveau von Bestandsmieten hinaus, sodass Haushalte mit niedrigen Einkommen zunehmend Schwierigkeiten haben, Zugang zu neu vermietetem Wohnraum im Stadtteil zu finden.

Vor diesem Hintergrund spielt die Sicherung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Barmbek-Süd eine zentrale Rolle, um die soziale Durchmischung zu erhalten und Verdrängungstendenzen entgegenzuwirken.

3.4.7 Topografie, Boden, Grundwasser

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch eine mäßig ausgeprägte Reliefneigung von der Weidestraße in Richtung Hamburger Straße mit einem Anstieg der Höhen von ca. 6,25 m Normalhöhennull (NHN) im Nordwesten auf 7,50 m NHN in südliche Richtung. Zwischen der südlichen Kante des Busbetriebshofs und den Flächen an der Berthastraße ist teilweise ein Höhengsprung von bis zu 1,25 m NHN zu verzeichnen. Die Busbetriebshoffläche befindet sich auf einer relativ einheitlichen Höhe von ca. 7,50 m NHN.

Der Auffüllungshorizont zeigt Mächtigkeiten von maximal 2,5 m im Bereich des Busbetriebshofes und maximal 1,8 m an der Berthastraße und besteht weitgehend aus gemischt-körnigen Sanden und Ziegelschuttanteilen (vgl. Kapitel 4.2.5).

Der Grundwasserstand ist mit 4 - 5 m unter der Geländeoberkante angegeben. Aufgrund der Bodenverhältnisse ist eine Versickerung des Oberflächenwassers in Teilen des Plangebiets nicht möglich.

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat im Sommer 2021 eine Starkregengefahrenkarte für die Stadt Hamburg - basierend auf einer topografischen Analyse mit GIS-Daten aus 2017 - veröffentlicht. Die Karte stellt vorhandene Senken und theoretisch mögliche Fließwege dar. Die Modellierung ist belastungsunabhängig, d.h. es wurden keine Regenereignisse zu Grunde gelegt. Ob und wie hoch eine Senke gefüllt sein wird und ob Fließwege tatsächlich zustande kommen, ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Die Karte zeigt eine ausgedehnte Senke in der Hamburger Straße und einen daraus resultierenden möglichen Fließweg durch das Plangebiet des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 in Richtung Norden.

3.4.8 Natur und Landschaft

Die Flächen des Busbetriebshofs und der nördlich davon gelegenen Gewerbenutzung sind bzw. waren vollflächig versiegelt, so dass kein Grünbestand vorhanden ist. Der Busbetriebshof wurde inzwischen im Zuge der Betriebsaufgabe entsiegelt und offene Sand- bzw. Bauflächen stehen an. In den direkten Randbereichen und im weiteren Plangebiet gibt es

einige private und halböffentliche Grünflächen mit Heckenstreifen und Baumbestand zwischen den Gebäuden. Außerdem sind die angrenzenden öffentlichen Straßen von Straßenbaumbestand gesäumt.

Im Nordwesten des Plangebiets liegt mit dem Biedermannplatz eine ca. 1,3 ha große Parkanlage zur Naherholung. Am ehemaligen Schleidenplatz (bis 1947) wurden von 1903 bis 1904 Grün-, Spiel und Wasserflächen angelegt, womit die Parkanlage die Stadtentwicklung Barmbeks zu Beginn des letzten Jahrhunderts begleitete. 1930 erfolgte durch Otto Linne, den damaligen Leiter des städtischen Grünamtes, eine Umgestaltung der Anlage, um weitere Freizeitaktivitäten aufnehmen zu können. Der Park wird heute als eine gartendenkmalpflegerisch bedeutende historische Grünanlage bewertet.

Im Westen des Plangebietes setzt sich die Grünfläche als Grünzug bis zur Hamburger Straße fort und bildet eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünverbindung zwischen Osterbekkanal und Eilbekkanal. Auch im Osten des Plangebietes verbindet eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende „Grüne Wegeverbindung“ die Osterbek-Landschaftsachse mit der Eilbek-Landschaftsachse. Der Osterbekkanal, der ca. 700 m entfernt ist, und auch der Eilbekkanal mit seinen durchgängig begrünten Uferwegen führen bis an die Alster und sind in den übergeordneten Freiraumverbund eingebunden.

3.4.9 Lokalklima und Lufthygiene

Der Hamburger Stadtkörper wird durch seine windoffene Lage in der norddeutschen Tiefebene relativ gut durchlüftet und weist damit zur überwiegenden Zeit des Jahres günstige Voraussetzungen für die Verteilung von Luftschadstoffen auf.

In der stadtklimatischen Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg, Karte 1.12 „Planungshinweise Stadtklima“ vom Dezember 2011 erfolgen für das Plangebiet folgende Einstufungen:

Für den Bereich des Busbetriebshofes und entlang der Hamburger Straße:

- Siedlungsräume mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Belastung,
- Sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung,
- Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils,
- Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen,
- Gezielte klimaökologisch hoch wirksame Maßnahmen und Programme vordringlich,
- Verbesserung im Bestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung.

Für die übrigen Bereiche des Plangebietes an der Weidestraße und der Berthastraße:

- Siedlungsräume mit mäßiger bis hoher bioklimatischer Belastung,
- Hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung,
- Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils,
- Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen,
- Möglichst Verbesserungen im Bestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung.

Für die Hamburger Straße und die Weidestraße gibt die Karte die Einstufung:

- Potentielle Grenzwertüberschreitungen,
- sehr hohe verkehrsbedingte NO-Belastung der Siedlungsräume entlang von Hauptverkehrsstraßen reduzieren.

4 Umweltbericht

4.1 Einleitung

Der Umweltbericht ist gemäß § 2 Absatz 4 BauGB erforderlich. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Der Umweltbericht soll sich demnach vorrangig auf die für den jeweiligen Bebauungsplan abwägungsrelevanten Inhalte konzentrieren, d. h. auf die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, die der Plan erwarten lässt. Im vorliegenden Fall werden hinsichtlich bestimmter Schutzgüter bzw. Schutzgutaspekte die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des vorliegenden Bebauungsplanes auch mit denjenigen des bislang gültigen Durchführungsplan D84A vom 4. April 1961 ((GVBl. 1961, S. 133, zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 511, 513)) verglichen.

4.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 verfolgt das Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Neuordnung und Nachnutzung des ehemaligen Busbetriebshofes südlich der Weidestraße zu schaffen und die angrenzenden Blockstrukturen bis an die Hamburger Straße städtebaulich zu arrondieren. Die bislang nahezu vollständig versiegelten Betriebsflächen sollen in ein funktionsgemischtes Quartier überführt und in die umliegende städtebauliche Struktur eingebunden werden. Grundlage der Planung ist der Siegerentwurf des 2016 ausgelobten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs, der zu einem Funktionsplan weiterentwickelt wurde und die wesentlichen städtebaulichen Vorgaben hinsichtlich Nutzung, Dichte, Gebäudehöhen, Erschließung und Freiraumstruktur definiert.

Die städtebauliche Konzeption sieht eine Bebauung mit fünf- bis sechsgeschossigen Zeilen- und Punkthäusern sowie einen städtebaulichen Hochpunkt mit 15 Vollgeschossen an der Ecke Hamburger Straße/ Weidestraße vor. Insgesamt können rund 450 Wohneinheiten realisiert werden, davon etwa 350 in allgemeinen Wohngebieten sowie weitere Einheiten in einem im Osten verorteten urbanen Gebiet. Ergänzend werden zwei Kindertagesstätten sowie wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen ermöglicht. Entlang der Hamburger Straße ist eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen.

Das Plangebiet befindet sich in einer verdichteten innerstädtischen Lage im Umfeld der Magistrale Hamburger Straße und der U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide. Es weist aufgrund der Lage an stark befahrenen Verkehrsachsen eine vorhandene Vorbelastung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe auf. Die Aufgabe der ehemaligen Betriebsflächen ermöglicht die Neuordnung der Erschließung sowie die Integration neuer Straßen- und Platzflächen, darunter ein zentraler Quartiersplatz.

Der Bebauungsplan ordnet die Nutzungsbereiche – allgemeine Wohngebiete, ein urbanes Gebiet, Kerngebiete, Gemeinbedarfseinrichtungen sowie öffentliche Straßen- und Platzflächen – so, dass eine funktionale Mischung, eine angemessene Ausnutzbarkeit und eine geordnete verkehrliche Erschließung gewährleistet werden. Die geplanten Erschließungsstrukturen umfassen kompakt dimensionierte Planstraßen, ein Fuß- und Radwegenetz sowie Anbindungen an die umliegenden Straßenräume. Der Funktionsplan bildet die Grundlage für die bauleitplanerische Umsetzung.

4.1.2 Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang

Im Folgenden werden die Festsetzungen des Bebauungsplans mit Angaben über den Standort sowie Art und Umfang der geplanten Vorhaben beschrieben. Der Bebauungsplan weist folgende Nutzungen mit den jeweiligen festgesetzten Grundflächenzahlen (GRZ) und den maximalen Geschossigkeiten aus:

Allgemeine Wohngebiete „WA1“-„WA5“

- Ausweisung allgemeiner Wohngebiete im zentralen und westlichen Plangebiet auf rund 3,53 ha
- Baukörperbezogene überbaubare Flächen gemäß dem städtebaulichen Wettbewerb und Funktionsplan sowie Arrondierung bestehender Bebauung
- GRZ 0,4–0,6
- bis zu 6 Vollgeschossen
- ca. 350 Wohneinheiten sowie zwei Kitas
- ergänzende wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen im Bereich „WA2“

Urbanes Gebiet

- Ausweisung eines urbanen Gebiets im östlichen Bereich des Plangebiets auf rund 1,11ha
- Baukörperbezogene überbaubare Flächen gemäß dem städtebaulichen Wettbewerb und Funktionsplan
- Geschlossene Bauweise
- GRZ 1,0
- 6 Vollgeschosse, zusätzlich ein Hochpunkt mit 15 Geschossen
- Gewerbliche Nutzungen sowie rund 100 weiteren Wohneinheiten in den oberen Geschossen

Kerngebiet „MK1“-„MK2“

- Ausweisung von Kerngebieten auf rund 0,34 ha
- Überbaubare Flächen werden bestandsgemäß arrondiert
- GRZ 0,8
- bis zu 6 Vollgeschosse
- Zulässigkeit kerngebietstypischer Nutzungen gemäß BauNVO

Gemeinbedarfsflächen Kirche/Kloster und Schule/Kita

- Ausweisung von Gemeinbedarfsflächen mit insgesamt 0,85 ha für Kirche, Kloster, Schule und Kita
- Überbaubare Flächen teils bestandsgemäß (u.a. durch den Denkmalschutz der Kirche), teils baukörperbezogen neu festgesetzt für Schule und Kita.
- GRZ 0,4–0,6
- bis zu 4 Vollgeschosse
- Sicherung und Weiterentwicklung der Einrichtungen gemäß Funktionsplan

Straßenverkehrsflächen

- Ausweisung öffentlicher Straßenverkehrsflächen auf insgesamt rund 2,55 ha

- Neuordnung der Erschließung durch neue Planstraßen und einen zentralen Quartiersplatz.
- Sicherstellung der fußläufigen Vernetzung und Anbindung an die Hamburger Straße

Überlagernde Festsetzungen

- Geh- und Fahrrechte zur Sicherung innerer Wegebeziehungen
- Flächen zum Ausschluss von Nebenanlagen
- Stellplätze, soweit festgesetzt, ausschließlich in Tiefgaragen

Textliche Festsetzungen:

- Nutzungsgliederung in Wohn-, Misch- und Kerngebieten
- Lärmschutzmaßnahmen
- oberflächige und naturnahe Rückhaltung von Niederschlagswasser
- wasserdurchlässige Oberflächenbeläge
- Grünordnerische Festsetzungen: Baumerhalt, Neupflanzungen, Dachbegrünung, Begrünung oberflächennaher Tiefgaragenbereiche

Nachrichtliche Darstellung

- Hochwassergefährdeter Bereich gemäß WHG, soweit betroffen.
- Denkmalschutz Ensemble

4.1.3 Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Das Plangebiet des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 umfasst das Areal des ehemaligen Busbetriebshofes südlich der Weidestraße sowie angrenzende Strukturen bis an die Hamburger Straße. Die Fläche war im Rahmen der betrieblichen Nutzung weitgehend bebaut und vollständig versiegelt. Nach Aufgabe des Betriebs wurden die baulichen Anlagen rückgebaut, sodass heute überwiegend offene Sand- und Betriebsflächen vorliegen. Die angrenzenden Bereiche weisen geschlossene und teiloffene bauliche Strukturen mit Wohn-, Misch- und Gemeinbedarfsnutzungen auf.

Mit den vorgesehenen Festsetzungen wird auf dem ehemaligen Betriebshof eine Neubebauung ermöglicht. In den angrenzenden arrondierten Bereichen können Bestandsgebäude aufgestockt oder im Zuge einer Ersatzbebauung neu strukturiert werden. Der Bedarf an Grund und Boden konzentriert sich damit überwiegend auf Flächen, die bereits versiegelt waren oder als Stellplätze und Nebenflächen genutzt wurden. Nur in geringem Umfang werden Flächen in Anspruch genommen, die derzeit einer privaten Gartennutzung oder als begrünte Freiflächen dienen

Für die allgemeinen Wohngebiete werden baukörperbezogene überbaubare Flächen gemäß dem städtebaulichen Wettbewerbs- und des Funktionsplan festgesetzt. Die zulässige Grundflächenzahl beträgt 0,4 bis 0,6, die Geschossigkeit reicht bis zu sieben Geschossen. Damit wird auf den vormals vollständig versiegelten Betriebsflächen eine neue bauliche Struktur ermöglicht, die sich in die angrenzenden Wohnquartiere einfügt. Im „WA2“, welches im Norden Bestandsbebauung überplant, wird ein Baufenster angeordnet, dass eine Neuausrichtung des Baukörpers entlang der Weidestraße ermöglicht und nicht streng baukörperbezogen auszulegen ist. Dadurch würde im Hinterhof eine unbebaute Freifläche ermöglicht. Hier wird über die GRZ von 0,6 zusätzlich gesteuert.

Im östlichen Plangebiet wird ein urbanes Gebiet mit einer GRZ von 1,0, geschlossener Bauweise und einer Geschossigkeit von sechs Geschossen sowie einem Hochpunkt mit 15 Geschossen ausgewiesen. Die überbaubaren Flächen sind angelehnt an die aus dem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangenen Baukörperstellungen. Die Nutzungen werden fast vollständig auf Flächen untergebracht, die zuvor versiegelt waren. Von einer möglicherweise höheren Versiegelung betroffen ist das Flurstück 5259, auf dem derzeit ein Wohnhochhaus mit 12 Geschossen verortet ist. Das Grundstück wird künftig in die Blockrandstruktur des urbanen Gebiets eingepasst und übernimmt entsprechend den Ergebnissen des Wettbewerbs eine prägende städtebauliche Aufgabe.

Im Kerngebiet an der Hamburger Straße werden die überbaubaren Flächen bestandsgemäß arrondiert. Die zulässige Grundflächenzahl beträgt 0,8, die Geschossigkeit bis zu sechs Geschossen. Die Festsetzungen sichern die straßenbegleitenden Nutzungen und ordnen sie bauplanungsrechtlich neu.

Für die Gemeinbedarfsflächen mit insgesamt 0,85 ha werden die überbaubaren Flächen differenziert festgesetzt: Für die denkmalgeschützte Kirche werden die bestehenden überbaubaren Bereiche übernommen. Auf dem Flurstück 5992 entsteht ein zusätzliches Baufeld mit baukörperbezogenen Baugrenzen. Hier sollen eine Schule und eine Kita gesichert werden. Damit dient diese Festsetzung der Bereitstellung wichtiger sozialer Infrastruktur. Die zulässige Grundflächenzahl liegt zwischen 0,4 und 0,6, die Geschossigkeit beträgt bis zu vier Geschosse.

Die Straßenverkehrsflächen umfassen rund 3,11 ha und nehmen Teile der umgebenden Bestandsstraßen, die neuen Planstraßen, die interne Erschließung sowie den zentralen Quartiersplatz auf. Durch die Neuordnung werden vormals betrieblich genutzte und versiegelte Flächen dauerhaft dem öffentlichen Straßenraum zugeordnet.

In der Gesamtbilanz wird Grund und Boden überwiegend auf Flächen in Anspruch genommen, die bereits im Bestand versiegelt oder betrieblich genutzt waren. Die zulässigen überbaubaren Flächen verringern sich gegenüber dem früheren Versiegelungszustand des Betriebshofes deutlich.

4.1.4 Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes

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

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Mensch Lärm Verkehrslärm	BlmSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) 16. BlmSchV (Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung)	Lärmgutachten Festsetzung zum Lärmschutz (passive Maßnahmen)

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Luft	39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024 (2024/2881)	Luftschadstoffgutachten und Überprüfung der Auswirkungen
Klima	Landschaftsprogramm Hamburg einschließlich Fachkarten „Grün Vernetzen“ und „Stadtklimaanalyse“ Integriertes Klimaschutzkonzept	Festsetzungen zur Begrünung (Baumanpflanzung, Begrünung von Dächern und Tiefgaragen)
Boden	BBodSchG (Bundesbodenschutzgesetz) BBodSchV (Bundesbodenschutzverordnung) LaPro (Landschaftsprogramm Hamburg) BauGB (Baugesetzbuch) SRM (Hamburger Staatsrätemodell zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung)	Durchführung von Bodenuntersuchungen, Vorgaben für Umgang mit belasteten Böden Sparsamer Umgang mit Grund und Boden Nachverdichtung von untergenutzten Flächen Ausweisung von Flächen, die von Nebenanlagen freizuhalten sind Erhöhung der Baudichte Rechnerische Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung Schutzgut Boden
Wasser	WHG (Wasserhaushaltsgesetz) HWaG (Hamburgisches Wassergesetz) HmbAbwG (Hamburgisches Abwassergesetz) RISA Hamburg (Regenwasserinfrastrukturanpassung)	Oberflächenentwässerungskonzept Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Versickerung von Oberflächenwasser
Pflanzen und Tiere	BauGB (Baugesetzbuch) BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) FFH-RL (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) EU-VRL (Europäische Vogelschutzrichtlinie)	Baumbestandserfassung- und Bewertung Landschaftsplanerischer Fachbeitrag Festsetzungen zu Baumanpflanz- und Begrünungsgeboten Artenschutzrechtliche Habitat- und Potenzialanalyse sowie artenschutzrechtliche Bewertung

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
	RL-Pflanzenarten (Rote-Liste Pflanzenarten Hamburg / Deutschland) BArtSchV (Bundesartenschutzverordnung) BaumSchVO (Hamburgische Baumschutzverordnung) AuBS (Fachkarte Arten- und Biotopschutz Hamburg) SRM (Hamburger Staatsrätemodell zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung)	Artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen
Landschaft, Stadtbild	BauGB (Baugesetzbuch) HBauO (Hamburgische Bauordnung) LaPro (Landschaftsprogramm Hamburg) Freiraumverbundsystem (Fachkarte „Grün Vernetzen“ zum LaPro Hamburg)	Übernahme Denkmalschutz Festsetzung zur Dachbegrünung zwingende Festsetzung zu Vollgeschossigkeit Festsetzung Stellplätze unterirdisch Festsetzung von Flächen, die von Nebenanlagen freizuhalten sind

4.1.5 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

Folgende Gutachten und Untersuchungen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellt und als fachliche Grundlagen für die Umweltprüfung herangezogen:

- Baumbestandserfassung (2018)
- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (2018)
- Artenschutzfachgutachten (2018), Aktualisierung (2024)
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung (2017), Ergänzung (2019), ergänzende Stellungnahme (2026)
- Mobilitätskonzept (2019), ergänzende Stellungnahme (2026)
- Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm (2018), Aktualisierung (2026)
- Historische Erkundung von altlastenverdächtigen Flächen (2016)
- Kurzbericht zur Untersuchung des Busbetriebshofes Mesterkamp auf Schadstoff-Fremdeinträge (2016)
- Orientierende Schadstoffuntersuchung von Boden und Oberboden (2017)
- Stellungnahme des Fachamtes Verbraucherschutz (N/VS) zu Fragen des Bodenschutzes (2018)
- Entwässerungskonzept zum Funktionsplan Mesterkamp (2018)
- Luftschadstoffuntersuchung (2022), Ergänzung (2025)

Folgende umweltrelevante Stellungnahmen sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eingegangen und als fachliche Grundlagen für die Umweltprüfung herangezogen worden:

Schutzgut Mensch

- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) zum Lärmlärmschutz, hier zu Anpassungen der Festsetzungen im urbanen Gebiet sowie Kerngebiet (Oktober 2018)
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zum Lärmschutz, hier zur Aktualität der lärmtechnischen Untersuchung bezüglich Verkehrsmengen und Berechnungsgrundlagen (Januar 2026)
- BSW zum Lärmschutz, hier zur Aktualität der lärmtechnischen Untersuchung bezüglich Verkehrsmengen und Berechnungsgrundlage sowie Vorschlägen zu Festsetzungen (Januar 2026)
- BSW zur Besonnung, hier zur Ergänzung des Umweltberichts bezüglich Verschattungsauswirkungen (Januar 2021)
- BSW zum Lärmschutz, hier zu Festsetzungsvorschlägen auf Basis der aktualisierten lärmtechnischen Untersuchung und zur Begründung von Pegelveränderungen (Juli 2026)

Schutzgut Luft

- BUKEA zur Aktualität der Luftschadstoffuntersuchung und zu Berechnungsgrundlagen (Oktober 2021)
- BUKEA zur Überarbeitung der Luftschadstoffuntersuchung und weiteren Anpassungsbedarfen (März 2022)
- BUKEA zur Korrektur einer Aussage zum Luftschadstoffeintrag in der Begründung (Juli 2026)
- BSW zur Berücksichtigung des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 5.1) in der Begründung (Juni 2026)

Schutzgut Kultur und Sachgüter

- Behörde für Kultur und Medien (BKM), Denkmalschutzamt, zur Ausgestaltung der Baugrenze der Gemeinbedarfsfläche südlich des Denkmalensembles (Oktober 2021)

Schutzgut Klima

- BUKEA zur Photovoltaikpflicht nach Hamburgischem Klimaschutzgesetz im Zusammenhang mit der Dachbegrünung, zur Begrünung des Quartiersplatzes, zur Fassadenbegrünung, zur Rückhaltung von Niederschlag und Freiraumbedarfsanalyse (Dezember 2025)
- BUKEA zur Photovoltaikpflicht nach Hamburgischem Klimaschutzgesetz im Zusammenhang mit der Dachbegrünung (Januar 2026)
- Behörde für Verkehr und Mobilität (BVM) zur Aktualität des Mobilitätskonzepts (Januar 2026)
- BUKEA zur Photovoltaikpflicht nach Hamburgischem Klimaschutzgesetz im Zusammenhang mit den Gestaltungsvorgaben (Januar 2026)

Schutzgut Wasser

- Behörde für Umwelt und Energie (BUE) zum Entwässerungskonzept sowie zu Aussagen zur Überflutungsprüfung und zu Rückhaltevolumina (Oktober 2018)
- Hamburg Wasser / Hamburger Stadtentwässerung (HW) zum Konzept der Oberflächenentwässerung und zu Einleitmengen von Niederschlagswasser in das Sielnetz (Oktober 2018)
- HW zu Korrekturen im Kapitel Wasser und Oberflächenentwässerung in der Begründung (Februar 2019)
- HW zu Kapazitäten der umliegenden Mischwassersiele (August 2019)

- HW zu alternativen Rückhaltemöglichkeiten im urbanen Gebiet und Kerngebiet (Oktober 2021)
- BUKEA zur Starkregenvorsorge (Oktober 2021)
- BUKEA zur Aktualität des Entwässerungskonzepts sowie der Festsetzung zur Entwässerung (Januar 2026)
- BUKEA zum Hochwasserschutz und zur Konkretisierung der Entwässerungsfestsetzung (Januar 2026)
- BUKEA zur Unterstützung der angepassten Entwässerungsfestsetzungen (Juli 2026)

Schutzgut Tiere und Pflanzen

- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz zu Auswirkungen der Verlagerung des Busbetriebshofes in das Gleisdreieck, zur damals ausstehenden Fledermaus- und Brutvogelerfassung, zur Vermeidung des Tötens von Tieren bei Gehölzrodungs- und Abrissarbeiten, zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (Nistkästen), zu Baumschutz und Ersatzpflanzungen sowie zur Freiraumversorgung der Bevölkerung (Oktober 2018)
- Management des öffentlichen Raumes (MR), Abteilung Stadtgrün, zur Verortung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen und zum Straßenbaumbestand (Oktober 2018)
- MR, Abteilung Stadtgrün, zum Straßenbaumbestand (Januar 2026)
- BUKEA zu Artenschutz und Vermeidungsmaßnahmen mit Festsetzungsempfehlungen (Januar 2026)
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz zur Aktualität der Baumkartierung und des landschaftspflegerischen Fachbeitrags sowie zur Bilanzierung (Juli 2026)
- BSW zur Ausgestaltung der Artenschutzfestsetzungen (Juli 2026)

Folgende umweltrelevante Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit liegen vor:

- Stadteilrat Barmbek-Süd mit Anregungen zur Verkehrsplanung (Vermeidung bzw. Minderung motorisierter Verkehre), zu Verkehrslärm und Luftschadstoffen, zur Gestaltung der Grün- und Freiflächen sowie zur Verbesserung der Grün- und Freiraumversorgung für die Anwohnerinnen und Anwohner (Januar 2018) in Hinblick auf die Schutzgüter Mensch, Luft, Pflanzen sowie Landschafts- und Ortsbild.
- Bürger:in zur Belastung durch Verkehrslärm und durch Luftschadstoffe sowie zur Freiraumgestaltung und Begrünung (März 2019) im Hinblick auf die Schutzgüter Mensch, Luft, Pflanzen sowie Landschafts- und Ortsbild.

4.2 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nachfolgend werden die erheblichen Umweltauswirkungen der einzelnen Schutzgüter sowie eventuelle Wechselwirkungen zwischen diesen dargestellt und erläutert. Weiterhin werden die Erkenntnisse der Bilanzierung des Eingriffs für die Schutzgüter

- Pflanzen und Tiere
- Boden
- Landschaftsbild

zusammenfassend dargestellt. Zur Bilanzierung von Bestand, Eingriff und Ausgleich kommt das Hamburger „Staatsrätemodell“ vom 28. Mai 1991 zur Anwendung. Die ausführliche Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild anhand der Überprüfung und Abschätzung der einzelnen Eingriffsfaktoren sind argumentativ und z.T. tabellarisch für die natürlichen Ressourcen im landschaftsplanerischen Fachbeitrag dargestellt.

4.2.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bei dem Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit werden die Aspekte Lärm und Besonnung, Erschütterungen/ sekundärer Luftschall behandelt. Die Aspekte Geruchsemissionen und Luftschadstoffe sind bei dem Schutzgut Luft und die Aspekte Landschaftsbild und Erholungs- und Freiraumverbundfunktionen sind bei dem Schutzgut Landschaft und Stadtbild aufgeführt.

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Lärm:

Aufgrund der Lage des Plangebietes an den stark befahrenen Straßen Hamburger Straße und Weidestraße stellt der Verkehrslärm einen maßgeblichen Umweltfaktor dar. Zur Bewertung der Lärmsituation im Plangebiet sowie der Auswirkungen der geplanten Neuordnung auf die bestehende Nachbarschaft wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen erfolgt gemäß den Empfehlungen des „Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung 2010“ in Anlehnung an die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV).

Nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ist davon auszugehen, dass Straßenverkehrslärm mit Mittelungspegeln oberhalb von 65 dB(A) tags das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen signifikant erhöht. Der Schwellenwert von 65 dB(A) ist zudem maßgeblich für die Beurteilung der akustischen Aufenthaltsqualität, da bis zu diesem Wert eine ungestörte Kommunikation in normaler Sprechlautstärke über kurze Distanzen in der Regel noch möglich ist. Bei Dauergeräuschen oberhalb von 65 dB(A) treten Beeinträchtigungen auf, die nicht mehr akzeptabel sind. Wird die Schwelle von 70 dB(A) tags beziehungsweise 60 dB(A) nachts an den Fenstern von Aufenthalts-, Schlaf- und Kinderzimmern überschritten, gilt dies nach aktueller Rechtsauffassung als Grenze zur Gesundheitsgefährdung.

Im Sinne einer lärmoptimierten städtebaulichen Planung sollten möglichst die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden:

Gebietstyp	Tag (6–22 Uhr)	Nacht (22–6 Uhr)
Allgemeines Wohngebiet	59 dB(A)	49 dB(A)
Urbanes Gebiet, Kerngebiet	64 dB(A)	54 dB(A)
Schule/ (Kita)	57 dB(A)	47 dB(A)

Als maßgebliche Immissionsorte für die Berechnung wurden repräsentative Fassadenabschnitte in den relevanten Geschosshöhen berechnet.

Die zugrundeliegenden Straßenverkehrsprognosen wurden von der zuständigen Fachbehörde bereitgestellt. Für die Elsa- und Berthastraße sowie den Mesterkamp erfolgte eine gesonderte Abstimmung mit dem Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt / Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau. Es wurde die gegenwärtig zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß Geoprtal Hamburg angesetzt. Ebenfalls wurden die gemäß RLS-19 anzusetzenden Straßenoberflächen dem Geoprtal Hamburg entnommen.

Entlang der Hamburger Straße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete und Kerngebiete – 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts – bereits im Bestand

auf beiden Straßenseiten regelmäßig überschritten. Besonders nachts liegen einige Lärmpegel oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A). Im Eckbereich Hamburger Straße/ Weidestraße werden auch tagsüber Werte von bis zu 71 dB(A) erreicht, sodass hier ebenfalls die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Entlang der Weidestraße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl für urbane Gebiete als auch für allgemeine Wohngebiete überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird jedoch zu keiner Zeit erreicht. An dem von der Weidestraße zurückgesetzten Wohnhochhaus Weidestraße 15 wird zwar tagsüber der Grenzwert für urbane Gebiete eingehalten. Der nächtliche Grenzwert von 54 dB(A) wird jedoch bei Beurteilungspegeln von bis zu 56 dB(A) um bis zu 2 dB überschritten. Aufgrund der Bauform gibt es hier keine „lärmabgewandte Seite“ zur Aufnahme von Schlafräumen. Das in der Bestandssituation besonders schallkritische Eckhaus Hamburger Straße Nr. 213 wird gegenwärtig gewerblich genutzt. Dass an den Bestandswohnhäusern Weidestraße Nr. 19/ 21 und Nr. 29-37 sowie Nr. 49/ 51 Schlafräume nach Norden, also zur störenden Weidestraße, ausgerichtet sind, ist ebenfalls nicht ausgeschlossen. Da insgesamt keine gesundheitsgefährdenden Pegel oberhalb von 70/ 60 dB(A) tags/ nachts vorliegen, wird für den baulichen Bestand kein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Vermeidung gesundheitsgefährdender Lärmbelastung gesehen.

Die Elsa- und Berthastraße sind als Wohnstraßen ausgebildet. An der Elsastraße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete eingehalten. An der Berthastraße werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete in Teilen sowohl tags als auch nachts überschritten; die Grenzwerte für urbane Gebiete, in denen ebenfalls regelmäßig Wohnen zulässig ist, werden jedoch eingehalten.

Im Plangebiet selbst sind keine gewerblichen Lärmquellen vorhanden; entsprechende Betroffenheiten bestehen daher nicht. Auch aus dem näheren Umfeld ergeben sich keine relevanten gewerblichen Lärmimmissionen, die das Plangebiet betreffen.

Besonnung:

Das Plangebiet ist derzeit durch eine Mischung aus mehrgeschossiger Wohnbebauung, gewerblichen Nutzungen und den weitgehend unbebauten Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs geprägt. Die vorhandenen Wohngebäude entlang der Weidestraße und Berthastraße weisen überwiegend vier bis fünf Geschosse auf, während einzelne Hochpunkte (z. B. Weidestraße 15) bis zu vierzehn Geschosse erreichen. Die Gebäude sind überwiegend in zeilenartiger Struktur oder als Solitärbaukörper angeordnet, wodurch zwischen den Gebäuden ausreichend Abstandsflächen entstehen. Die gewerblich genutzten Flächen im Norden des zukünftigen Quartiersplatzes sowie die Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs sind größtenteils unbebaut bzw. niedrig bebaut und bieten daher keine nennenswerte Verschattung für angrenzende Bereiche. Aufgrund der dadurch begründeten, vergleichsweise niedrigen Bebauungsdichte und der überwiegenden offenen Bauweise sind die Belichtungsverhältnisse im Bestand insgesamt als günstig zu bewerten.

Erschütterungen/ sekundärer Luftschall:

Erschütterungen entstehen im städtischen Kontext typischerweise durch den Schienenverkehr, insbesondere durch oberirdische oder unterirdische Bahntrassen in unmittelbarer Nähe zu sensiblen Nutzungen.

Im Plangebiet Barmbek-Süd 2 sind keine Anlagen oder Infrastrukturen vorhanden, von denen relevante Erschütterungen oder sekundärer Luftschall ausgehen könnten. Die nächstgelegene Schienenverkehrsanlage ist die U-Bahn-Linie U3 mit der Haltestelle Dehnhaide, die jedoch in ausreichendem Abstand zum Plangebiet verläuft. Nach fachlicher Einschätzung sind daher keine spürbaren Erschütterungseinwirkungen auf die bestehenden Nutzungen im Plangebiet zu erwarten. Auch aus dem Straßenverkehr oder aus gewerblichen Nutzungen im Umfeld ergeben sich keine Hinweise auf relevante Erschütterungsquellen. Negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität sind im derzeitigen Zustand nicht festzustellen.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Lärm:

Im Folgenden werden die Berechnungen und Bewertungen des schalltechnischen Gutachtens für den Fall der Planumsetzung dargestellt. Die im Rahmen der Umsetzung des Quartiers entstehenden neuen Verkehre sind in den zugrunde gelegten Verkehrsmengen bereits berücksichtigt. Mit der Aufgabe des Busbetriebshofes entfallen künftig die zahlreichen An- und Abfahrten der Busse und Mitarbeiterfahrzeuge sowie die Schallimmissionen durch dortige Betriebsabläufe als Gewerbelärmquelle. Dies trägt insgesamt zu einer Entlastung der Lärmsituation im Quartier bei.

Entlang der Hamburger Straße werden – wie bereits in der Bestandssituation – die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete überschritten. Es werden Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) tags und bis zu 61 dB(A) nachts berechnet. Während die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags nicht mehr erreicht wird, kommt es nachts mit bis zu 61 dB(A) zu einer Überschreitung der entsprechenden Schwelle. In den im urbanen Gebiet geplanten Blockinnenbereichen werden im Endzustand allerdings sogar die strengereren Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts durchgängig eingehalten, sodass mit der Planung lärmabgewandte, ruhige Gebäudeseiten geschaffen werden. An der besonders lärmkritischen Ecksituation an der Hamburger Straße bzw. am Barmbeker Markt entsteht ein 15-geschossiger Hochpunkt. Eine lärmabgewandte Seite existiert hier nicht.

An der straßenzugewandten Nordseite der Bebauung an der Weidestraße ist die Verkehrslärmsituation für Wohnen ebenfalls potentiell kritisch. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird zwar durchgängig unterschritten, die Grenzwerte der 16. BImSchV für urbane Gebiete (MU) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) werden jedoch überschritten. Somit sind auch die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts überschritten. Die Bebauung an der Weidestraße weist durchgängig lärmabgewandte Seiten zur Aufnahme von Schlafräumen und Kinderzimmern auf, an denen der Grenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete von 49 dB(A) nachts eingehalten wird.

Im Bereich der Elsastraße werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete nachts geringfügig überschritten. Es werden bis zu 51 dB(A) berechnet. An den von der Elsastraße abgewandten Gebäudeseiten werden die Grenzwerte hingegen eingehalten. Für die Gemeinbedarfseinrichtung (Kita/ Schule) werden nur im Nahfeld der Elsastraße mit bis zu 58 dB(A) potentiell kritische Schalleinträge berechnet.

Im Bereich der Berthastraße und insbesondere im westlichen Einmündungsbereich der Berthastraße in die Elsastraße sowie der Berthastraße in die Hamburger Straße werden die

Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete bzw. Kerngebiete tags und nachts überschritten. Die Schwellen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags beziehungsweise 60 dB(A) nachts werden jedoch insgesamt nicht überschritten. Gleichzeitig bestehen lärmabgewandte Gebäudeseiten, sodass durch entsprechende Grundrissgestaltung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Im Rahmen des Planvorhabens ergeben sich durch Neuverkehr veränderte Verkehrsströme. Dadurch werden Änderungen der Verkehrslärmsituation im nachgeordneten Straßennetz außerhalb des Geltungsbereichs begründet.

Gemäß Urteil vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) kommt es bei der Bewertung der Mehrverkehre im umgebenden Bestandsstraßennetz entscheidend auf den Lärmzuwachs an. Maßstab hierfür ist die Erheblichkeit des Lärmzuwachses. Die Regelung zur Erheblichkeit wird in Anlehnung an die Bewertung einer wesentlichen Änderung gemäß der 16. BImSchV angewandt. Demnach ist ein Lärmzuwachs von 3 dB (ab $\geq 2,1$ dB wird aufgerundet) als erheblich anzusehen.

Im Nahbereich der Hamburger Straße ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits in der Nullprognose überschritten. Die Pegelsteigerung durch die Planung beträgt in der Regel rechnerisch weniger als 0,1 dB. Selten werden bis zu maximal 0,2 dB Pegelsteigerung berechnet. Damit liegen die Pegelerhöhungen weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. An der Weidestraße 6 ergibt sich eine Pegelerhöhung von 0,4 dB. Hier liegt nachts eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung vor. In dem Gebäude ist aber laut Bauakten keine Wohnnutzung untergebracht. Zudem liegt die Pegelerhöhung ebenfalls unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Weiterhin sind bei Pegelerhöhungen unterhalb von 0,5 dB(A) rechnerische sowie prognostische Ungenauigkeiten möglich. Daher erscheint es insgesamt unangemessen hier teilweise aufwändige Minderungsmaßnahmen (z. B. schallabsorbierende Fassadengestaltung der Neubebauung) zu ergreifen.

An der Weidestraße 8 ergibt sich eine Pegelerhöhung von 0,7 dB. Hier werden die Grenzwerte der 16. BImSchV zwar nicht eingehalten, aber die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird nicht überschritten. Die Pegelsteigerung bleibt insgesamt unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Ähnlich ist die Situation an der Elsastraße. An der Elsastraße 75 im Eckbereich zur Weidestraße ergeben sich Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB. Auch hier können sich folglich rechnerische und prognostische Ungenauigkeiten ergeben. An der Elsastraße 69 werden Pegelsteigerungen von bis zu 2 dB errechnet. Insgesamt bleiben die Steigerungen hier aber ebenfalls unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

An der Berthastraße 9 ergibt sich eine Pegelsteigerung von bis zu 3,3 dB. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden hier überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch tags und nachts unterschritten. In die Prognose wurden dabei pauschal 3 dB(A) hinzugerechnet, um die lärm erhöhende Wirkung des Kopfsteinpflasters angemessen zu berücksichtigen. Auch wenn die Pegelsteigerungen im wahrnehmbaren Bereich liegen, bleibt die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten.

Besonnung:

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 wird das Plangebiet deutlich nachverdichtet. Die bislang überwiegend niedrig bebauten oder unbebauten Flächen, insbesondere der ehemalige Busbetriebshof, werden durch fünf- bis sechsgeschossige Wohngebäude sowie einen 15-geschossigen Hochpunkt an der Hamburger Straße/ Weidestraße

ersetzt. Entlang der Hamburger Straße entsteht eine geschlossene Blockrandbebauung, während im Inneren des Quartiers Zeilen- und Punkthäuser vorgesehen sind.

Durch die bauliche Entwicklung verändern sich Verschattungs- und Besonnungsverhältnisse im Plangebiet. In den Bereichen, in denen bislang offene Flächen oder niedrige Bebauung vorhanden waren, ist für die angrenzenden Grundstücke und Freiflächen künftig einer höheren Verschattung zu rechnen. Im Bereich des städtebaulichen Hochpunkts an der Hamburger Straße/ Weidestraße kann es zu einer punktuell erhöhten Verschattung der angrenzenden Straßenräume und der gegenüberliegenden Bebauung kommen. Aufgrund der Breite der Hamburger Straße und der Ausrichtung des Hochhauses sind jedoch keine dauerhaften oder großflächigen Verschattungen zu erwarten. Weiterhin ist aufgrund der hohen baulichen Dichte im urbanen Gebiet davon auszugehen, dass hier die stärksten Verschattungswirkungen innerhalb des Quartiers erzeugt werden. Die Voraussetzungen für die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind aber insgesamt gegeben.

Für die bestehenden Wohngebäude entlang der Weidestraße und Berthastraße ist durch die geplanten Aufstockungen und Ergänzungsbauten eine geringfügige Abnahme der Besonnung zu erwarten. Es ist aber davon auszugehen, dass die Verschattung insgesamt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt.

Insgesamt führt die Planung zu einer Zunahme der Verschattung im Vergleich zum heutigen Zustand, insbesondere in den vormals offenen Bereichen. Die Auswirkungen bewegen sich jedoch im Rahmen der für innerstädtische Nachverdichtungsprojekte typischen Größenordnung und führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohn- oder Aufenthaltsqualität.

Erschütterungen/ sekundärer Luftschall:

Mit der Durchführung der Planung und der städtebaulichen Neuordnung des Plangebiets sind keine relevanten Veränderungen hinsichtlich Erschütterungen zu erwarten. Auch nach Umsetzung der geplanten Bebauung verbleibt die Situation im Hinblick auf potenzielle Erschütterungsquellen unverändert. Im Plangebiet selbst sowie in dessen unmittelbarem Umfeld sind keine Anlagen oder Infrastrukturen vorhanden, von denen relevante Erschütterungen oder sekundärer Luftschall ausgehen könnten.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Lärm:

Ein zentrales Element des Lärmschutzes im Plangebiet ist die Ausbildung einer geschlossenen Blockrandbebauung entlang der Hamburger Straße. Diese bauliche Struktur fungiert als wirksamer Lärmschutzriegel: Zum einen werden die dahinterliegenden allgemeinen Wohngebiete (WA) vor den Verkehrslärmimmissionen der Magistrale abgeschirmt, zum anderen entstehen dadurch lärmgeschützte Innenhöfe. So wird ein wesentlicher Beitrag zur Lösung des bestehenden Lärmkonflikts geleistet und die Voraussetzung für gesunde Wohn- und Aufenthaltsverhältnisse im gesamten Quartier unterstützt.

Ergänzend wird durch die Festsetzungen (§ 2 Nummern 2 und 3 der Verordnung) ein gewerblicher Schwerpunkt entlang der Hamburger Straße gesetzt. Damit werden weniger lärmempfindliche Nutzungen gezielt an die Magistrale gebunden und gleichzeitig der Charakter der Hamburger Straße als belebter, urbaner Stadtraum gestärkt. Im gesundheitsgefährdend verlärmten Eckbereich der Hamburger Straße/ Weidestraße sind im dort vorgesehenen Hochpunkt Grundrisslösungen nur schwer umsetzbar. Aus diesem Grund wird das Wohnen dort insgesamt ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung) und an dieser

Stelle ebenfalls der Fokus auf eine Stärkung gewerblicher Nutzungen gelegt. So entsteht insgesamt eine funktionsgemischte Quartiersstruktur, die sowohl den Anforderungen an den Immissionsschutz als auch den städtebaulichen Zielsetzungen gerecht wird.

Um die künftigen Nutzungen im Plangebiet darüber hinaus vor den Auswirkungen des Verkehrslärms zu schützen, werden im Bebauungsplan zusätzlich differenzierte Festsetzungen getroffen:

Im urbanen Gebiet entlang der Hamburger Straße wird eine „Blockrandklausel“ festgesetzt. In den mit „(e)“ bezeichneten Bereichen sind folglich Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (§ 2 Nummer 19 der Verordnung).

Im urbanen Gebiet und im Kerngebiet „MK1“ ist entlang der Hamburger Straße und der Weidestraße darüber hinaus eine schalltechnische Regelung für gewerbliche Nutzungen und Büros erforderlich. Dort sind gewerbliche Aufenthaltsräume (hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume) durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (§ 2 Nummer 21 der Verordnung).

Für diejenigen Bereiche des Plangebiets, wo die Werte der 16. BImSchV nachts überschritten werden, die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung aber weder tags noch nachts übertreten wird, ist zur Wahrung eines angemessenen Lärmschutzes festgesetzt, dass, sofern an Gebäudeseiten in den allgemeinen Wohngebieten ein Pegel von 49 dB(A) bzw. im urbanen Gebiet sowie im Kerngebiet ein Pegel von 54 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten wird, durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen ist, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (§ 2 Nummer 20 der Verordnung). Die Festsetzung stellt auf die Pegel im Nachtzeitraum ab, da hier besonders hohe Anforderungen an Ruhe und einen ungestörten Schlaf bestehen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass sowohl tagsüber als auch nachts gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erhalten bleiben. Weiterhin stellt die Festsetzung auf einen Innenraumpegel von 30 dB(A) ab, da nach den Erkenntnissen der Lärmforschung und der einschlägigen Rechtsprechung dem durch § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG gebotenen Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen Genüge getan ist, wenn der Innenpegel in Schlafräumen 30 dB(A) nicht übersteigt.

Im Übrigen wird in Abhängigkeit zur Pegelhöhe eine Regelung für den Außenbereich von Wohnungen getroffen. Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65

dB(A) erreicht wird (§ 2 Nummer 22 der Verordnung). Ein Kriterium für eine akzeptable akustische Aufenthaltsqualität auf einem Außenwohnbereich ist die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler Sprechlautstärke. Als Schwellenwert bis zu dem eine akzeptable Kommunikation im vorgenannten Sinn möglich ist, wird ein Tagpegel in Höhe von 65 dB(A) herangezogen. Bei Dauergeräuschen oberhalb von 65 dB(A) treten Beeinträchtigungen auf, die nicht mehr akzeptabel sind. Dieser Einschätzung folgt z. B. auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2551), welches nach § 9 Absatz 5 bei neuen oder wesentlich geänderten Flugplätzen vorsieht, dass der Flughafenbetreiber ab Inbetriebnahme des Flugplatzes Entschädigungen zu leisten hat, wenn ein Tagdauer-schallpegel in Höhe von 65 dB(A) überschritten wird.

Für die Gemeinbedarfsfläche „Schule/ Kita“ wird auf besondere planerische Festsetzungen verzichtet. Die Werte für allgemeine Wohngebiete werden tagsüber – wenn Betrieb auf dem Grundstück ist - durchgehend eingehalten. Zudem können auch die zugehörigen Außenbereiche wegen fehlender Fläche nicht unmittelbar zur Elsastraße hin geplant werden.

Zusammenfassend gewährleisten die getroffenen Festsetzungen zum Schallschutz, dass im gesamten Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Lärmkonflikten wird vorgebeugt. Für das Schutzgut Mensch in Bezug auf den Aspekt menschliche Gesundheit und Wohnruhe sind keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten.

Besonnung:

Im Rahmen der städtebaulichen Planung wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Auswirkungen der Nachverdichtung auf die Verschattungs- und Besonnungsverhältnisse zu begrenzen. Die Anordnung und die Staffelung der Baukörper in den allgemeinen Wohngebieten wurden so gewählt, dass zwischen den Gebäuden die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen gebildet werden können. Ein zentrales Element zur Auflockerung der Bebauung ist der großzügig dimensionierte Quartiersplatz. Hier wurde bewusst auf eine höhere bauliche Dichte zugunsten der Schaffung von mehr Wohnraum verzichtet, um eine hochwertige Freifläche im Inneren des Quartiers zu schaffen. Der Quartiersplatz trägt dazu bei, die Aufenthaltsqualität und die Erholungsfunktion zu steigern.

Die Höhenentwicklung der Neubauten orientiert sich überwiegend an den bestehenden Strukturen, wobei höhere Gebäude vor allem entlang der Hamburger Straße vorgesehen sind. Durch die Konzentration der baulichen Dichte an dieser Hauptverkehrsstraße wird das Quartier zugleich vor Lärm geschützt. Die Blockrandbebauung übernimmt damit eine doppelte Funktion: Sie ermöglicht eine effiziente Flächennutzung und trägt zum Immissionschutz für die innenliegenden Wohn- und Aufenthaltsbereiche bei. Die Bautiefen sind nicht als zwingend anzusehen sondern bestimmen lediglich die gewünschte städtebauliche Grundform, so dass Abstandsflächen im urbanen Gebiet potenziell maximiert werden können. Insgesamt handelt es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um einen Angebotsbebauungsplan. Die konkrete Ausgestaltung der Gebäude, insbesondere hinsichtlich der vertikalen und horizontalen Verteilung von Nutzungen, der jeweiligen Grundrissaufteilung sowie der Anordnung und Anzahl von Aufenthaltsräumen, wird erst im Zuge der späteren Hochbauplanung und im Rahmen der jeweiligen Bauanträge bekannt sein. Eine abschließende Prüfung der Besonnungs- und Belichtungsanforderungen einzelner Räume – etwa auf Grundlage der einschlägigen DIN-Vorgaben – kann im Baugenehmigungsverfahren vorgenommen werden.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch die getroffenen Maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewahrt bleiben und nicht von unzumutbaren Zuständen auszugehen ist.

Erschütterungen/ sekundärer Luftschall:

Da im Plangebiet und dessen Umgebung keine relevanten Erschütterungsquellen vorhanden sind, sind keine besonderen Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Erschütterungen erforderlich. Die städtebauliche Planung sieht keine Nutzungen oder baulichen Anlagen vor, die zu einer Erhöhung des Erschütterungsniveaus führen könnten. Sollte im Rahmen der späteren Bauantragsverfahren in Einzelfällen ein erhöhter Schutzbedarf festgestellt werden – etwa durch die Ansiedlung besonders erschütterungsempfindlicher Nutzungen oder durch neue technische Anlagen im Umfeld – kann dies im Rahmen der Baugenehmigung geprüft und gegebenenfalls durch geeignete bauliche Maßnahmen berücksichtigt werden. Insgesamt ist jedoch davon auszugehen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Hinblick auf Erschütterungen dauerhaft gewährleistet bleiben.

4.2.2 Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Luftschadstoffe:

Das Plangebiet liegt im direkten Einflussbereich von verhältnismäßig stark frequentierten Straßen und dem dazugehörigen straßenverkehrlichen Nebennetz, die zu verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Plangebiet beitragen. Konkret handelt es sich bei der Hauptverkehrsstraße um die Hamburger Straße und im relevanten Nebennetz um die Weidestraße, Elsastraße sowie die Berthastraße. Ferner liegt westlich zum Plangebiet - im möglichen relevanten Einflussbereich - die Adolph-Schönfelder-Straße.

Geruchsemissionen durch gewerbliche oder industrielle Nutzungen liegen im Plangebiet nicht vor.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Luftschadstoffe:

Im Zuge der Novellierung der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie wurde eine Fortschreibung der Luftschadstoffuntersuchung auf das Bezugsjahr 2030 erstellt, unter Anwendung der verschärften Grenzwerte der EU-Richtlinie 2024/2881 (NO₂: 20 µg/m³, PM₁₀: 20 µg/m³, PM_{2,5}: 10 µg/m³). Grundlage dieser Fortschreibung waren aktualisierte Hintergrundwerte der zuständigen Hamburger Fachbehörde (BUKEA) und gebietsbezogene Korrekturfaktoren für Hamburg. Es wurde folgende Hintergrundbelastung zugrunde gelegt:

- PM₁₀: 15,1 µg/m³
- PM_{2,5}: 9,4 µg/m³
- NO₂: 18,0 µg/m³

Durch Prognose auf das Jahr 2030 mit Hilfe der gebietsbezogenen Korrekturfaktoren für Hamburg nach RLuS 2023 (Richtlinien zur Luftqualität an Straßen) wurden folgende Hintergrundbelastungen zugrunde gelegt:

- PM₁₀: 13,7 µg/m³ (Faktor 0,91)
- PM_{2,5}: 8,6 µg/m³ (Faktor 0,92)

- NO₂: 14,2 µg/m³ (Faktor 0,79)

Die Emissionen aus dem Straßenverkehr werden, je nach Schadstoffgruppe, durch die Kfz-Motoren bzw. aus Aufwirbelung und Abrieb hervorgerufen. Hierzu werden die Emissionsfaktoren aus dem „Handbuch für Emissionsfaktoren, Version 4.2“ (HBEFA 4.2) zur Berechnung der Emissionen benutzt. Das HBEFA ist in Deutschland der Standard bei der Ermittlung von Kfz-bedingten Luftschadstoffemissionen.

Die verkehrlichen Eingangsdaten für die Luftschadstoffberechnung basieren auf Angaben der zuständigen Fachdienststelle in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende für die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2035 im Prognose-Planfall.

Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen im Plangebiet für die Schadstoffe PM₁₀ und PM_{2,5} unterschreiten die Grenzwerte der 39. BImSchV im Jahresmittel deutlich. Hinsichtlich der NO₂-Konzentration liegen die höchsten Immissionen oberhalb der Fahrbahnen der Hamburger Straße vor. Der Grenzwert der EU-Richtlinie 2024/2881 für 2030 von 20 µg/m³ für die mittlere NO₂-Konzentration wird an allen Gebäuden im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Für die relevanten Kurzzeitwerte, abgeleitet aus den Jahresmittelwerten, sind keine maßgeblichen Überschreitungen im Plangebiet zu erwarten. Hinsichtlich der Hintergrundbelastung als ausgewählter Prognosezeitraum wurden die Belastungen konservativ berechnet.

Für die Bestandsgebäude östlich der Hamburger Straße und nördlich der Weidestraße, die außerhalb des Plangebietes liegen, stellt sich die Situation wie folgt dar: Mit der baulichen Umsetzung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 entsteht eine Straßenschlucht entlang der Hamburger Straße und der Weidestraße. Aus lufthygienischer Perspektive ist aufgrund des eingeschränkten Luftaustauschs gegenüber der Situation mit weniger Baumasse von einer lufthygienischen Verschlechterung vor Ort auszugehen. Die Veränderungen führen jedoch laut Untersuchung lediglich an der Planbebauung zu einer nachweislichen Zunahme der Werte. Für die bestehenden Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergeben sich keine relevanten Mehrbelastungen.

Die vorgenannten Prognoseergebnisse basieren bezüglich der Straßenverkehrsemissionen auf einer Ermittlung der Emissionen gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 4.2. Seit Oktober 2025 ist ein aktualisiertes Handbuch in der Version 5.1 verfügbar. Daher ist ergänzend zu prüfen, inwieweit sich das Prognoseergebnis bei Anwendung der neuen Emissionseingangsdaten ändern würde. Im Vergleich der beiden Versionen werden mit 5.1 überwiegend höhere Emissionen ermittelt. Da der Immissionswert für Feinstaub PM_{2,5} in der Prognose am nächsten am Grenzwert liegt, erfolgt die Prüfung für diesen Schadstoff. Durch Fallstudien anhand repräsentativer Straßen- und Verkehrssituationen in Hamburg wurde ermittelt, dass der Schwerverkehrsanteil der wesentliche Faktor für die Erhöhung der Emissionen mit dem HBEFA 5.1 ist. In Abhängigkeit vom Schwerverkehrsanteil auf der maßgeblichen Straße wurde ermittelt, inwieweit sich die verkehrsbedingte Zusatzbelastung prozentual verändert.

Im vorliegenden Fall beträgt im Prognosejahr 2030 die höchste Gesamtbelastung für PM_{2,5} 9,9 µg/m³ an den Gebäuden in der direkten Nachbarschaft des Plangebiets. Es wurde eine Hintergrundbelastung von 8,6 µg/m³ angesetzt. Die Differenz, also die verkehrsbedingte Zusatzbelastung, beträgt daher 1,3 µg/m³. Die für die Luftschadstoffbelastung maßgebliche Straße ist hier die Hamburger Straße. Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge am dortigen Verkehrsaufkommen beträgt 3 %. Gemäß dem vorgenommenen Vergleich der HBEFA-

Versionen 4.2 und 5.1 ist in diesem Fall mit einer Emissionszunahme um 35,8 % zu rechnen. Bei Anwendung des neuen HBEFA würde sich daher eine Zusatzbelastung von 1,77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit eine Gesamtbelastung von 10,37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ergeben. Der ab 2030 für PM_{2,5} geltende Grenzwert von 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wird weiterhin eingehalten, da gemäß der EU-Richtlinie auf ganze Stellen gerundet wird und eine Gesamtbelastung von bis zu 10,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ weiterhin als Grenzwerteinhaltung gilt.

Für PM₁₀ ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW je nach Verkehrsfluss teils niedrigere, teils höhere Emissionsfaktoren. Für leichte und schwere Nutzfahrzeuge verringern sich die Emissionen. Bei den PM₁₀ -Immissionen besteht in Hamburg im Allgemeinen ebenso wie im vorliegenden Fall ein ausreichender Abstand von der für das Jahr 2030 prognostizierten Hintergrundbelastung zum Grenzwert für den Jahresmittelwert für Feinstaub PM₁₀. Somit ist für diesen Schadstoff mit den neuen Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 ebenfalls von keiner durch die neuen Emissionsfaktoren verursachten rechnerischen Grenzwertüberschreitung auszugehen.

Für Stickstoffdioxid (NO₂) ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge teils Abnahmen, teils Zunahmen der Emissionen, jeweils in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss. Wie bei Feinstaub PM₁₀ liegt auch für Stickstoffdioxid (NO₂) die für 2030 prognostizierte Hintergrundbelastung in einem ausreichenden Abstand zum dann geltenden Grenzwert, sodass auch hier unter Berücksichtigung der Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 nicht von hierdurch verursachten Überschreitungen des Grenzwertes auszugehen ist.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Luftschadstoffe:

Entsprechend den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchungen sind für den Bebauungsplan „Barmbek-Süd 2“ keine Schutzmaßnahmen gemäß „Hamburger Leitfaden - Luftschadstoffe in der Bauleitplanung (2011)“ festzusetzen.

Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Begrünung von Dächern und Tiefgaragen (§ 2 Nummern 16, 17, 18 der Verordnung). Begrünte Dächer können sich in der verdichteten inneren Stadt durch Feinstaubbindung, Filterung von Luftschadstoffen und durch Sauerstoffproduktion positiv auf die Luftqualität auswirken. In Straßenabschnitten mit hoher Feinstaubbelastung kann durch die Begrünung und auch durch die übrige Biomasse durch Bindung von Feinstaubpartikeln und in geringerem Maße auch von Stickstoffdioxid die lufthygienische Situation insgesamt verbessert werden. Feinstäube ballen sich auf Blättern zu nicht lungengängigen, größeren Partikeln zusammen und gelangen über die jährliche Erneuerung des Grünvolumens in physikalisch und chemisch veränderter Form in den Stoffkreislauf.

4.2.3 Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Die aktuelle Stadtklimaanalyse Hamburg 2023 weist das Plangebiet Mesterkamp/ Barmbek-Süd als Bereich mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Belastung aus. Besonders die Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs und die Hamburger Straße sind durch ausgeprägte Wärmeinseleffekte gekennzeichnet.

Die nächtliche Lufttemperatur um 4 Uhr beträgt hier etwa 19 °C und liegt damit deutlich über den Werten der Umgebungsbebauung. Die bodennahe Windgeschwindigkeit ist mit 0,17 m/s sehr gering, was auf einen eingeschränkten Luftaustausch im Plangebiet hindeutet. Die Kaltluftvolumenstromdichte im Bereich des Busbetriebshofs liegt bei 5,36 m³/(s·m), was auf eine geringe nächtliche Abkühlung und eine begrenzte Kaltluftzufuhr aus dem benachbarten Biedermannplatz schließen lässt. Am Tag (14 Uhr) werden auf den versiegelten Flächen des Busbetriebshofs Lufttemperaturen von bis zu 32,8 °C erreicht. Die physiologisch äquivalente Temperatur (PET) liegt hier bei bis zu 41,4 °C, was auf eine sehr hohe thermische Belastung und eine geringe Aufenthaltsqualität während Hitzeperioden hinweist. Die Bewertungskarten der Stadtklimaanalyse 2023 bestätigen für den Busbetriebshof und die Hamburger Straße eine extreme bioklimatische Belastung am Tag sowie eine hohe Empfindlichkeit gegenüber weiterer Nutzungsintensivierung.

Der benachbarte Biedermannplatz wird als lokalklimatischer Ausgleichsraum mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung eingestuft. Er trägt zur nächtlichen Abkühlung bei, weist jedoch nur einen geringen Kaltluftvolumenstrom (<25 %) in das Plangebiet auf. Die Aufenthaltsqualität am Tag ist aufgrund hoher Temperaturen (35–41 °C) in den Grün- und Freiflächen des Biedermannplatzes jedoch ebenfalls eingeschränkt.

Die umliegende Bebauung ist durch eine starke bis sehr starke bioklimatische Belastung gekennzeichnet und zeigt eine mittlere bis hohe Empfindlichkeit gegenüber weiterer Nutzungsintensivierung. Die Stadtklimaanalyse 2023 empfiehlt für diese Bereiche, bauliche Eingriffe so zu gestalten, dass eine Verschlechterung der thermischen Situation auf den Flächen selbst sowie auf angrenzenden Flächen vermieden wird. Der Erhalt und Ausbau des Vegetationsanteils sowie die Berücksichtigung der Baukörperstellung im Hinblick auf den nächtlichen Luftaustausch werden als klimarelevante Aspekte hervorgehoben.

Das Plangebiet weist aufgrund der bestehenden Vorbelastungen und des geringen Grünanteils eine geringe Bedeutung für das Schutzgut Klima auf, ist jedoch zugleich hoch belastet und empfindlich gegenüber weiteren Eingriffen.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Zur Verbesserung des Umweltzustandes gibt die Karte „Planungshinweise Stadtklima“ folgende Ziele und Maßnahmen an: Eine Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, der Erhalt von Freiflächen und die Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen. Verbesserungen im Bestand sollen z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung erfolgen.

Die beschriebenen Anforderungen werden durch den Bebauungsplan soweit dies im Rahmen der Neubebauung möglich ist, erfüllt. Die geplante Siedlungsstruktur ist aufgelockert und öffnet sich zur angrenzenden Bestandswohnbauung, sodass eine erhebliche Barrierewirkung auch zur umliegenden Bebauung verhindert und eine Durchlüftung des Neubaugebietes gefördert wird. Mit überwiegend fünf Geschossen wird die neue Bebauung zudem nur eine gemäßigte Bauhöhe erhalten. Eine wesentliche Verschlechterung des Luftaustauschs durch die Neubebauung wird daher im Vergleich zu Planrecht und Bestand nicht erwartet. Nur entlang der Hamburger Straße wird die Bebauung bis zu sechs Geschosse erhalten, an der Ecke zur Weidestraße ist ein städtebaulicher Hochpunkt mit 15 Geschossen vorgesehen. Nach Westen hin zum Grünzug Biedermannplatz, über den ein Kaltluftvolumenstrom bei austauscharmen Wetterlagen Frischluft zumindest in die Nachbarschaft führt, ist die Bebauungsstruktur durchlässig. Damit stellt die Neubebauung keine

gravierenden Hindernisse für den Luftaustausch dar und es ist zu erwarten, dass sich die Durchlüftung des Plangebietes und seiner Nachbarschaft auch künftig günstig darstellen wird.

Das Plangebiet ist im Bereich der ehemaligen Busbetriebshofflächen während dieser Nutzung nahezu vollständig versiegelt gewesen. Durch die Neubebauung mit Wohngebäuden mit festgesetzten Dachbegrünungen und entsprechenden begrünten Freiflächen wird hier zukünftig ein hohes Maß an Entsiegelung erreicht und der Anteil offener Böden und lokal-klimatisch ausgleichend wirkender Flächen deutlich erhöht. Die Planung sieht Grün- und Freiflächenanteile vor, die eine Vernetzung mit den angrenzenden Grünflächen ermöglichen.

Aus der Neuausweisung der Straßenverkehrsflächen (Planstraße 1 und 2) ergeben sich gegenüber dem bestehenden Planrecht und aktuellem Bestand keine umweltrelevanten negativen Auswirkungen. Bei einer Anpflanzung von Straßenbäumen wird die lokalklimatische Situation verbessert. Nach dem Funktionsplan ist auf dem Quartiersplatz ein geringerer Versiegelungsanteil geplant; hierdurch ergeben sich ebenfalls kleinklimatische Verbesserungen im Vergleich zur zuvor vorherrschenden Vollversiegelung.

Zusammenfassend sind keine Beeinträchtigungen für das Lokalklima erkennbar, sondern insgesamt von einer Verbesserung auszugehen. Gebiete außerhalb des Plangebiets werden voraussichtlich nicht erheblich beeinflusst.

Klimaschutzrelevante Auswirkungen während der Bauphase können von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Baumaschinen verursacht werden, welche unter anderem während des Verbrennungsprozesses Kohlendioxid (CO₂) emittieren. Hinzu kommen Emissionen durch Transporte von Baumaterialien zum Plangebiet und durch Abtransporte von Abriss- und 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 Kunststoffen verursacht, da für den Herstellungsprozess der Materialien wiederum ein hoher Energieeinsatz erforderlich ist.

Im Betrieb der im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen wird Energie für Heizung, Warmwasserversorgung, Beleuchtung und den Betrieb von technischen Anlagen benötigt, wodurch gegebenenfalls klimarelevante Emissionen verursacht werden, insbesondere Kohlenstoffdioxid (CO₂). Das Ausmaß der in der Betriebsphase verursachten Menge an CO₂ ist maßgeblich davon abhängig, welche Art der Energieerzeugung verwendet wird. Heizung sowie Warmwasserversorgung wird im Plangebiet voraussichtlich durch bereits vorliegende Fernwärme gedeckt.

Entsprechend den bundesweiten Ausbauzielen für Erneuerbare Energien gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie den Zielen zur Gebäudeeffizienz gemäß Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG) und zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung gemäß Wärmeplanungsgesetz (WPG) kann von einer schrittweisen Dekarbonisierung der für die Betriebsphase benötigten Energie- bzw. Wärmeversorgung ausgegangen werden. Zudem trägt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans die gesellschaftliche und technische Entwicklung auch durch den Ausbau des ÖPNV und der Elektromobilität dazu bei, die durch den Verkehr bedingten THG-Emissionen weiter zu reduzieren und entsprechend den bundesweiten Sektorenzielen bis 2045 klimaneutral zu gestalten.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Die Flächen des ehemaligen Busbetriebshofes sorgten mit ihrer vollständigen Versiegelung für ein ungünstiges lokales Klima, da sie sich z.B. im Sommer stark aufheizten. Durch den Bebauungsplan-Entwurf Barmbek-Süd 2 werden eine Entsiegelung und Umnutzung dieser Flächen ermöglicht, sodass sich die Anteile offenen Bodens künftig erhöhen werden.

Die bioklimatische Situation wird durch die in das Plangebiet integrierten und u.a. durch festgesetzte Grundflächenzahlen gesicherten Garten- und Freiflächen, den Straßenbaumbestand und den Baumbestand im Plangebiet gemildert. Vorhabenbedingt entfällt nur ein geringer Teil des lokalklimatisch wirksamen Grünvolumens, so dass die stadtklimatischen Belastungsfaktoren nur unwesentlich zunehmen. Dafür tragen über die verbleibenden Bäume hinaus die folgenden grünordnerischen Festsetzungen zur Kompensation bei, womit gleichzeitig den Erfordernissen des Klimaschutzes nach § 1a Absatz 5 BauGB entsprochen wird: die Verwendung von Laubgehölzen für Anpflanzungen und deren Mindest-Pflanzgröße (Bäume, Hecken), die auf den zu begrünenden Grundstücksflächen anzupflanzenden Bäume, die mindestens extensive Dachbegrünung der Flachdächer auf allen Gebäuden sowie die Tiefgaragenbegrünung.

Durch Festsetzungen zur Begrünung von Dachflächen wird ein Beitrag zur Verbesserung der klimatischen Situation geleistet, da sie zur Schadstofffilterung aus der Luft und Abmilderung der Abstrahlungswärme beitragen und sich durch Rückhaltung, Speicherung, Verdunstung und verzögerte Ableitung von Niederschlagswasser ausgleichend auf den Wasserhaushalt auswirken. Sie wirken damit stabilisierend auf das Kleinklima.

Die Neubebauung dieser Planbereiche mit überwiegend für Wohnen genutzten Gebäuden sowie die durch das neue Planrecht ermöglichte Erneuerung von Bestandsgebäuden, erfolgt nach dem Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG) vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert am 23. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 226 S. 1), sodass hier aufgrund der höheren Energieeffizienz der Gebäude (Gebäudehülle, Heizung, Gebäudetechnik) ein langfristiger Beitrag zur CO₂-Reduzierung und damit zum Klimaschutz geleistet werden kann. Durch die bereits bestehende Versorgung großer Teile der Bestandsgebäude mit Fernwärme und die mögliche Anbindung auch der Neubauten an das bestehende Fernwärmenetz steht eine für das Klima günstige Form der Beheizung zur Verfügung.

Klimaschutzrelevante 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 erfolgen. Die Ergreifung geeigneter Minderungsmaßnahmen in der Bauphase obliegt den Bauherren.

4.2.4 Schutzgut Fläche

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Das Plangebiet ist durch eine intensive bauliche Nutzung und einen hohen Anteil versiegelter Flächen geprägt. Im Zentrum des Gebiets befand sich über Jahrzehnte der Busbetriebshof der Hamburger Hochbahn AG (Zufahrt über Weidestraße). Diese Flächen waren nahezu vollständig versiegelt: Großflächige befestigte Abstell- und Rangierflächen sowie Hallenbauten ließen keine unversiegelten oder naturnahen Bereiche zu. Auch die angrenzenden Bereiche weisen überwiegend einen hohen Versiegelungsgrad auf. Im nördlichen

Abschnitt des Plangebiets befinden sich mehrgeschossige Wohngebäude. Hier sind die straßenseitigen Flächen sowie die Innenhöfe teilweise als private Grünflächen ausgebildet. Versiegelungen ergeben sich in diesen Bereichen insbesondere durch oberirdisches Parken. Der Gewerbehof Weidestraße 43a (Flurstück 2898) ist ebenfalls nahezu vollständig versiegelt. Die Flächen sind durch Gebäude, Werkhöfe und befestigte Zufahrten geprägt. Im nordwestlichen Bereich (Weidestraße 53, Flurstück 5991) befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude der St.-Sophien-Kirche und des Dominikaner-Klosters St. Johannis. Im südlichen Abschnitt prägen vier- bis fünfgeschossige Wohngebäude in Zeilenbauweise das Bild die von Garten- bzw. Freiflächen umgeben sind. Entlang der Hamburger Straße ist der Versiegelungsgrad besonders hoch. Die Flächen sind durch eine dichte Bebauung mit Büro- und Dienstleistungsgebäuden, Einzelhandelsnutzungen und oberirdischen Parkplätzen geprägt. Nur vereinzelt – etwa im Bereich des Hochpunkts an der Weidestraße 15 – sind noch begrünte Flächen vorhanden.

Für das Plangebiet gilt derzeit der Durchführungsplan D84A vom 4. April 1961 (GVBl. 1961, S. 133, zuletzt geändert am 4. November 1997). Zentrale Bedeutung hat die große, ehemals von der Hamburger Hochbahn AG genutzte Fläche in der Mitte des Gebiets (ca. 37.500 m²), die als Fläche für besondere Zwecke (H.H.A.) festgesetzt ist. Im südlichen Bereich, wo heute die Zeilenbauten an der Berthastraße stehen, war ursprünglich ebenfalls eine Fläche für besondere Zwecke (H.H.A.) vorgesehen. Diese Nutzung wurde jedoch nicht realisiert, sodass hier – abweichend von der Festsetzung – Wohnbebauung mit einem geringeren Versiegelungsgrad und teilweise vorhandenen Grün- und Gartenflächen entstanden ist. Der Durchführungsplan weist überbaubare Grundstücksflächen baukörperbezogen aus. Die maximal zulässige Versiegelung ergibt sich darüber hinaus aus den zum Zeitpunkt der Planaufstellung geltenden Vorschriften der Hamburger Baupolizeiverordnung (BauPolVO). Maßgeblich sind die Vorgaben der Baustufentafel (§ 11 BauPolVO) sowie die im Durchführungsplan selbst getroffenen Festsetzungen zu Bauweise, Baufeldern und Geschossen. Bei einer Festsetzung von „W4g“ für das Bestandswohngebiet entlang der Hamburger Straße ergibt sich eine bebaubare Fläche von 5/10. Für die Geschäftsgebiete entlang der Hamburger Straße „G4g“ gibt es diesbezüglich gemäß Baustufentafel keine Beschränkung.

Zusammenfassend ist das Plangebiet durch eine intensive bauliche Nutzung und einen sehr hohen Anteil versiegelter Flächen gekennzeichnet. Die Flächeninanspruchnahme ist bereits heute hoch, sodass sich die geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Wesentlichen auf bereits vorgeprägte, versiegelte Flächen konzentrieren.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nach dem Freiwerden des Busbetriebshofs steht dieser für eine Nachnutzung zur Verfügung. Im Sinne einer Flächenkonversion soll für die Fläche mittels Änderung des Planrechts eine Umnutzung für andere Zwecke ermöglicht werden, um den Grundsätzen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB zu entsprechen. Aufgrund ihrer stadträumlichen Lage und des umgebenden Bestandes ist die Fläche für eine Wohnnutzung bestens geeignet. In der Freien und Hansestadt Hamburg besteht ein großer Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, zu dem der Bezirk Hamburg-Nord vor allem gemäß des Leitgedankens der „Innen- vor Außenentwicklung“, den der Bundesgesetzgeber mit der Baugesetzbuch-Novelle 2013 auf den Weg gebracht hat, seinen Beitrag leisten will.

Mit Umsetzung der Planung wird der bisherige Zustand, der insbesondere durch die nahezu vollständige Versiegelung des ehemaligen Busbetriebshofs geprägt war, grundlegend verändert. Während das Areal bislang fast ausschließlich als befestigte Betriebs- und Abstellfläche diente, sieht das städtebauliche Konzept eine differenzierte Nutzung mit abgestuften Versiegelungsgraden vor.

Ein Teil der vormals versiegelten Betriebsareale wird künftig als öffentliche Straßenverkehrsfläche zur Erschließung des neuen Quartiers genutzt. Im Zentrum entsteht eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Quartiersplatz), die vorrangig als Aufenthaltsbereich mit gestalteten Freiraumanteilen ausgebildet wird. Im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung ist vorgesehen, zusätzliche Grün- und Freiflächen zu schaffen, wodurch sich der Versiegelungsgrad im Vergleich zum Ausgangszustand signifikant reduziert. Für die neu ausgewiesenen allgemeinen Wohngebiete im Umfeld des ehemaligen Betriebshofs wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 bis 0,6 festgesetzt. Dies stellt gegenüber der bisherigen Vollversiegelung eine deutliche Verbesserung dar, da künftig ein erheblicher Anteil der Grundstücke unbebaut und unversiegelt bleibt. In den übrigen, den Bestand abbildenden Wohngebieten wird eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Diese Vorgabe ermöglicht eine maßvolle Nachverdichtung, sichert jedoch zugleich einen hohen Anteil an nicht überbauten Flächen und trägt zur Durchgrünung des Quartiers bei. Die beiden als Kerngebiet festgesetzten Bereiche erhalten jeweils eine GRZ von 0,8 und bleiben damit unterhalb des Orientierungswerts der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Eine Verschlechterung der Flächensituation ist hier nicht zu erwarten, da die zulässige bauliche Ausnutzung weiterhin begrenzt bleibt und sich an den städtebaulichen Erfordernissen bzw. dem Bestehenden orientiert. Für das neu ausgewiesene urbane Gebiet an der Hamburger Straße wird eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Diese hohe bauliche Dichte ist städtebaulich erforderlich, um die Blockrandbebauung zu schließen und eine Überbauung des Innenhofs zu ermöglichen, was zugleich dem Schutz vor Lärmemissionen dient. Da der Bestand in diesem Bereich bereits einen sehr hohen Versiegelungsgrad aufweist, ist durch die Festsetzung keine relevante Verschlechterung des Umweltzustands zu erwarten. Lediglich auf dem Flurstück 5249 ist eine geringfügige Erhöhung des Versiegelungsanteils möglich, da der dort vorhandene Grünbereich durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht mehr gesichert wird. Für die Gemeinbedarfsfläche Kirche wird eine GRZ von 0,4 festgesetzt, was dem aktuellen Zustand entspricht. Die Gemeinbedarfsfläche für Kita und Schule erhält eine GRZ von 0,6, um den Flächenbedarf für einen Neubau zur Sicherstellung der sozialen Infrastruktur zu decken.

Durch die mit diesem Bebauungsplan einhergehende Umwandlung bestehender, bereits versiegelter Siedlungsflächen kann ein zusätzlicher Flächenverbrauch für die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum vermieden werden. Die wertvolle, innerstädtische Fläche erhält eine Nutzung, die ihrer hohen Wertigkeit entspricht und den Maßgaben einer gemeindlichen Innenentwicklung folgt. Da die Fläche im Bestand vollflächig versiegelt war und im Rahmen der Planung entsiegelte Bereiche entstehen, ergibt sich kein Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Boden, sodass keine externen Ausgleichsflächen erforderlich sind.

Für die anderen bereits bebauten oder baulich in Anspruch genommenen Bereiche des Plangebietes sollen Potentiale für eine bauliche Erneuerung und Verdichtung ermöglicht werden, durch die kein zusätzlicher Flächenverbrauch generiert wird.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Im Hinblick auf das Schutzgut Fläche führt die Umnutzung der vormals als „Fläche für besondere Zwecke (H.H.A.)“ festgesetzten Bereiche zu allgemeinen Wohngebieten, urbanen Gebieten sowie erforderlichen Straßenverkehrsflächen nicht zu einer erhöhten Flächeninanspruchnahme. Vielmehr wird durch die geplante städtebauliche Entwicklung eine Reduzierung des Versiegelungsgrades erreicht und der Anteil offener, unversiegelter Bodenflächen im Plangebiet erhöht.

Diese Verbesserung wird durch die differenzierten Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ), die Festsetzung baukörperbezogener Baugrenzen sowie durch verbindliche Vorgaben zur Begrünung planerisch gesichert. Die Festsetzungen gewährleisten, dass ein erheblicher Anteil der Grundstücke künftig als nicht überbaute Fläche erhalten bleibt und die Bodenfunktionen gestärkt werden.

Durch die mit diesem Bebauungsplan einhergehende bauliche Verdichtung bestehender, bereits versiegelter Siedlungsflächen kann ein zusätzlicher Flächenverbrauch an anderer Stelle für die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum vermieden werden. Die wertvolle, innerstädtische Fläche erhält in Folge der Verdichtung einen Nutzungsgrad, der ihrer hohen städtebaulichen Wertigkeit entspricht und den Maßgaben einer gemeindlichen Innenentwicklung folgt. Da die Planung insgesamt zu einer Entlastung des Schutzgutes Fläche führt und keine zusätzliche Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen erfolgt, sind externe Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.

4.2.5 Schutzgut Boden

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Geologie und Boden:

Nach der Geologischen Karte (1:5.000) herrschen im Plangebiet überwiegend Schmelzwassersande vor. Zwei größere Flächen mit Geschiebelehm über Sand finden sich teilweise unter der derzeitigen Busbetriebshoffläche bis an die Berthastraße. Parallel zur Hamburger Straße verläuft ein Streifen mit begrabenen Torfen im Untergrund aus der Zeit des Holozäns. Im Nordwesten sowie Nordosten liegen Bereiche mit Sand über Geschiebelehm vor. In einem kleinen Bereich im Nordwesten des Geltungsbereiches findet sich Geschiebelehm/ Geschiebemergel. Die Baugrunderkennung von 1985 konkretisiert für die Flächen des Busbetriebshofes überwiegend Grundmoräne (Geschiebelehm und Geschiebemergel) an der Geländeoberfläche mit der Möglichkeit eingeschlossener Sandlinsen und flächiger Sandlagen an.

Der oberflächennahe Untergrund ist dem Bohrdatenportal des Geologischen Landesamtes zufolge zunächst von künstlichen Auffüllungen bestehend weitestgehend aus gemischtkörnigen Sanden und Ziegelschuttanteilen mit einer Mächtigkeit von maximal 2,5 m im Bereich des Busbetriebshofes und maximal 1,8 m an der Berthastraße geprägt. Unter diesen steht schwer wasserdurchlässiger Geschiebelehm mit einer Mächtigkeit von 1 - 2 m an. Darunter lagern Feinsande, die als fest beschrieben werden. Der Grundwasserstand ist mit 4 - 5 m unter der Geländeoberkante angegeben.

Der Boden ist weich bis halbfest, nur schwer wasserdurchlässig mit häufiger Staunässe und mittel bis sehr frostempfindlich. Gründungen aller Art mit mittleren, z. T. auch höheren Sohlspannungen sind möglich. Nordwestlich und entlang der Berthastraße dominieren

Schmelzwassersande, meist mitteldicht bis dicht gelagert, gut wasserdurchlässig und frost-unempfindlich. An der Ecke Weidestraße/ Elsastraße sowie Weidestraße / Hamburger Straße (Bereich MU1) herrschen Talsande vor. Der Boden in diesen Bereichen ist überwiegend locker, z. T. mitteldicht, wasserdurchlässig, gering bis nicht frostempfindlich mit häufig hohem Grundwasserspiegel. Sofern organogene Zwischenlagen gefunden werden, sind besondere Gründungsmaßnahmen erforderlich.

Aufgrund des hohen Bodenversiegelungsgrades sind die Böden im Geltungsbereich als tiefgründig gestört und als anthropogen geprägter Stadtboden zu bewerten. Böden mit geringerer Versiegelung von 60 - 70 % sind auf den Flächen der Kirche im Nordwesten sowie im Bereich der Wohnbebauung entlang der Berthastraße im Süden zu verzeichnen. Die Flächen der Wohnbebauung an der Weidestraße sind mit 70 - 80 % versiegelt. Die Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs wiesen eine nahezu vollständige Versiegelung auf. Im gesamten Bereich ist davon auszugehen, dass die natürlichen Bodenfunktionen nicht mehr oder lediglich stark eingeschränkt vorhanden sind.

Die Kennzeichnung des Plangebietes im Landschaftsprogramm mit der milieuübergreifenden Funktion 'Entwicklungsbereich Naturhaushalt' weist darauf hin, dass die Belastungsgrenzen des Bodens nahezu ausgeschöpft sind. Hier sind vor allem eine Reduzierung der Belastung und die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit anzustreben.

Topographie:

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch eine mäßig ausgeprägte Reliefneigung von der Weidestraße in Richtung Hamburger Straße mit einem Anstieg der Höhen von ca. 6,25 m Normalhöhennull (NHN) im Nordwesten auf 7,50 m NHN in südliche Richtung. Zwischen der südlichen Kante des Busbetriebshofs und den Flächen an der Berthastraße ist teilweise ein Höhengsprung von bis zu 1,25 m NHN zu verzeichnen. Die Busbetriebshoffläche befindet sich auf einer relativ einheitlichen Höhe von ca. 7,50 m NHN.

Altlasten:

2016 wurden am Rand des Busbetriebshofes Mesterkamp (Weidestraße 17) Untergrunduntersuchungen vorgenommen, um möglicherweise vorhandene, grenzüberschreitende Schadstoffeinträge zu dokumentieren. In den Stoffgruppen der vorwiegend aliphatischen, polyzyklischen aromatischen, einkernig-aromatischen und leichtflüchtigen, chlorierten Kohlenwasserstoffe (KW, PAK, BTEX, LCKW) sowie der Schwermetalle wurden in den bis mindestens 10,0 m tief hinabreichenden fünf Kleinrammbohrungen keine relevanten Konzentrationen festgestellt. In den 4 aus Grundwassersondierungen gewonnenen Wasserproben traten auffällige Naphthalin-, Toluol- und Xylolkonzentrationen zutage. Deren Verteilungsmuster und die Entnahmeposition von zwei der Probenahmestellen an der im Grundwasseranstrom gelegenen Grundstücksgrenze lässt einen Ursprung dieser Schadstoffe östlich bis südöstlich der Fläche annehmen. Ein weiterer Prüf- oder sogar Sanierungsbedarf ergibt sich öffentlich-rechtlich, nach der Bundesbodenschutzverordnung, nicht.

Flächen des Fachinformationssystems Altlasten:

Im Fachinformationssystem Altlasten der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) sind für das Plangebiet folgende Flächen verzeichnet:

Flächenr.	Belegenheit	Einstufung	Spezifizierung
6838-020/00	Weidestraße 43a	Altlast (Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung)	FAR (Herst. v. Farben), MEV (Metallverarbeitung)

Bemerkungen:			
Aufgrund der Vornutzung erfolgten in den Jahren 2008 und 2009 historische und orientierende Untersuchungen des Grundstücks. Hierbei wurden auf Teilen der Fläche auffällige Werte für Schwermetalle und polycyclische, aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) ermittelt. Vor einer Umnutzung zu Wohnzwecken sind Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse erforderlich.			
6838-089/00	Berthastraße 10-30	Altlastverdächtige Fläche	LED (Verarbeit. v. Leder)
Bemerkungen:			
Die Fläche wurde zwischen ca. 1889 u. 1955 durch einen Betrieb zur Herstellung von Treibriemen genutzt. Im Rahmen des Planverfahrens erfolgte eine orientierende Erkundung. Hierbei wurden in der trümmerschutthaltigen Auffüllung erhöhte Werte an Blei und PAK festgestellt.			
6838-140/00	Berthastraße 34	Fläche im BZV (erledigt)	TAN (Tankstelle)
Bemerkungen:			
Nach Untersuchungen im Auftrag der BSU aus dem Jahr 2004 wurde eine Tankstelle zwar 1966 beantragt, der Bauantrag wurde abgelehnt und die Tankstelle nie errichtet.			
6838-157/00	Hamburger Straße 181	Fläche im BZV (erledigt)	TAN (Tankstelle)
Bemerkungen:			
Betrieb einer Tankstelle zwischen ca. 1971 und 1993. Im Zuge des Neubaus eines Wohn- und Geschäftshauses wurden 2001 alle tanktechnischen Einrichtungen entfernt.			
6838-193/00	Weidestraße 17	Fläche im BZV (erledigt)	TAN (Tankstelle)
Bemerkungen:			
Seit 1890 Nutzung durch Betriebe des ÖPNV. Bis 1949 Straßenbahndepot, seit 1961 Busbetriebshof. Betrieb einer Tankstelle für Busse. Rückbau im Zuge der geplanten Betriebsverlagerung vorgesehen. Hinweise auf Schadenfälle liegen nicht vor.			

Sonstige Hinweise auf Bodenverunreinigungen:

- Keine -

Vorliegende Untersuchungen:

Die folgende Tabelle zeigt die zur bodenschutzrechtlichen Bewertung des Planvorhabens herangezogenen Gutachten und Untersuchungen:

Erstellungsjahr	Gutachterbüro	Untersuchte Fläche	Art der Untersuchung
2008	D. & W. Wißmann	Flurstück 2898	Historische Erkundung
2009	D. & W. Wißmann	Flurstück 2898	Orientierende Erkundung Boden, Bodenluft und Grundwasser
2016	Geologisches Büro Schmidt	Plangebiet ohne Flurstück 2898	Historische Erkundung

2017	D. & W. Wißmann	Flurstücke 4999, 945	Boden, Oberboden
------	-----------------	-------------------------	------------------

Für das Plangebiet liegen somit annähernd flächendeckend Informationen zur Nutzungshistorie und zur Schadstoffsituation des oberflächennahen Untergrunds vor.

Untersuchungsergebnisse:

Die historischen Erkundungen aus den Jahren 2008 und 2016 belegen altlastrelevante Nutzungen auf verschiedenen Flächen innerhalb des Plangebietes, von besonderem Interesse sind hierbei die Flurstücke 2898 (Weidestraße 43a), 4999 (Busbetriebshof) und 945 (Berthastraße 12-30).

Das Grundstück Weidestraße 43a wird bereits seit den 1920er Jahren gewerblich/industriell genutzt. Insbesondere war hier von den 1940er Jahren bis mindestens 1984 eine Zahnradfabrik ansässig.

Die orientierende Erkundung des Flurstücks im Jahr 2009 zeigt nur punktuell Belastungen der flächendeckend anstehenden anthropogenen Auffüllung mit Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) oberhalb der Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung (BBodSchV). Die Ergebnisse der Bodenluft und Grundwasseruntersuchungen waren weitgehend unauffällig.

Auf dem Flurstück 4999 befand sich bis 1943 ein Straßenbahndepot südlich und kleinteilige Wohnbebauung nördlich der damaligen Straße Mesterkamp. Diese Bebauung wurde im zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört, nach 1961 erfolgte der Bau des Busbetriebshofes der Hochbahn, der bis 2019 hier seinen Standort hatte. Die orientierende Erkundung im Jahr 2017 zeigt auch für diese Flächen lediglich eine Belastung der oberflächennahen anthropogenen Auffüllung insbesondere mit Blei (max. 326 mg/kg TM) und PAK (max. 185 mg/kg TM). Hinweise auf weitere Schadstoffbelastungen (z.B. durch Betriebsmittel) konnten nicht ermittelt werden.

Das Flurstück 945 wurde vermutlich zwischen 1934 und 1958 durch die Conrad Scholz AG zur Herstellung von Antriebsriemen und Förderbändern genutzt. Während des zweiten Weltkriegs wurden die Anlagen jedoch weitgehend zerstört. 1958 erwarb die Hamburger Hochbahn AG das Gelände und errichtete 1966 die heute vorhandene Wohnbebauung. Wie auch in den anderen Untersuchungen im Plangebiet zeigen sich auch hier punktuelle Belastungen des Oberbodens und des oberflächennahen Untergrunds mit Blei (max. 216 mg/kg TM) und PAK (max. 30,4 mg/kg TM).

Zusammenfassung:

Im Bereich des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 lag eine Reihe von Hinweisen auf altlastverdächtige Nutzungen vor. Die Untersuchung relevanter Teilflächen zeigte jedoch nur untergeordnete Belastungen der anthropogenen Auffüllung mit Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Diese Belastungen bewegen sich überwiegend unterhalb der einschlägigen Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung (BBodSchV).

Nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als „besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt“ zu kennzeichnenden Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Im Plangebiet sind keine Bodendenkmäler bekannt.

Gebiete außerhalb des Plangebiets werden voraussichtlich nicht erheblich beeinflusst.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplans wird im Plangebiet eine bauliche Umstrukturierung ermöglicht. Örtlich ergibt sich hieraus in Teilbereichen hinsichtlich des gültigen Planrechts sowie des Realbestandes eine Neuversiegelung; bezogen auf das gesamte Plangebiet ist jedoch in der Gesamtschau eine höhere Entsiegelung zu erwarten. Insbesondere im Bereich des ehemaligen Busbetriebshofes wird sich der Anteil an Offenbodenflächen erhöhen. Im Bereich der Fläche für besondere Zwecke (Kirche/ Kloster) ergeben sich dagegen aus den geänderten Festsetzungen keine wesentlichen umweltrelevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden gegenüber dem bestehenden Planrecht.

Da Stellplätze bis auf wenige Ausnahmen lediglich in Tiefgaragen zulässig sind, würde ein großflächiger Abtrag des bisher vorhandenen Bodenmaterials vorausgesetzt. Auf den neu angelegten Grün-, Garten- und Begleitgrünflächen können sich im Gebiet anthropogene Böden entwickeln.

Im Bereich von bekannten Bodenbelastungen und ggf. weiteren beim Bodenaushub auffälligen Flächen sind weitergehende Untersuchungen und sich daraus ableitende Vorkehrungen zur Verwertung oder Entsorgung vorzusehen.

Bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen des § 12 der BBodSchV einschlägig.

Extern angeliefertes Bodenmaterial muss grundsätzlich die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV, s. Anhang 2 Ziffer 4), hilfsweise auch die Zuordnungswerte Z 0 der „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln- der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ einhalten.

Insgesamt wird sich der Anteil offener Böden im Plangebiet erhöhen.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Durch die mit dem neuen Planrecht ermöglichte Umnutzung der Busbetriebshoffläche zu vorwiegend allgemeinen Wohngebieten sowie durch die Ausweisung einer Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern wird sich der Anteil unversiegelter bzw. offener Bodenbereiche erhöhen. Durch die Festsetzungen zur Begrünung von Tiefgaragen sowie zu den Dachbegrünungen (§ 2 Nummern 16, 17, 18 der Verordnung) können Ersatzflächen gesichert werden, die teilweise die Funktionen offener Böden übernehmen können.

Um eine Reduzierung des Versiegelungsgrades der Böden zu erreichen, wird im Bebauungsplan zudem festgesetzt, dass private Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen, Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind (§ 2 Nummer 28 der Verordnung).

Hinweise aus Sicht des Bodenschutzes:

Bei Baumaßnahmen ist mit Entsorgungsmehrkosten zu rechnen, da das anfallende Aushubmaterial aus abfallrechtlicher Sicht nicht uneingeschränkt verwertbar ist.

Die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen (LAGA M20)“ sind zu berücksichtigen (vgl. Mitteilungen der LAGA Nr. 20 v. 06.11.2003).

Bei der Herrichtung von Kinderspielflächen oder Wohngärten ist durch geeignete Maßnahmen (Bodenaustausch oder -auftrag, weitere Untersuchungen) sicherzustellen, dass das dort anstehende Material für die Nutzung geeignet ist. Hierbei ist neben einer hinreichenden

Schadstofffreiheit auch das Verletzungsrisiko durch technogene Substrate zu beachten. Sandkisten sind mit Durchgrabesperren zu versehen.

Treten während Erdarbeiten Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) über das bereits Bekannte hinaus auf, sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und das Bezirksamt Hamburg-Nord, Technischer Umweltschutz) zu benachrichtigen.

Bei Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass schädliche Bodenveränderungen durch mechanische Einwirkungen durch geeignete Maßnahmen verhindert werden. Anfallendes Aushubmaterial sollte wenn möglich auf den Flächen verwertet werden. Eine Versiegelung von nicht überbauten Bereichen ist zu vermeiden.

4.2.6 Schutzgut Wasser

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Grundwasser

Der minimale Grundwasserflurabstand zum oberflächennahen Grundwasserleiter beträgt überwiegend ca. 2,50 bis 5,00 m unter der Geländeoberkante (GOK). In einem größeren Bereich, der sich von der Berthastraße westlich bis in den Nordwesten des Plangebiets zieht, befindet sich das oberflächennahe Grundwasser ca. 5,00 bis 7,50 m unter GOK. Untersuchungen zur Grundwasserbeschaffenheit liegen lediglich im Bereich des ehem. Gewerbehofes (Weidestraße 43a) vor.

Im Plangebiet ist, typisch für die Geest, überwiegend der hydrogeologische Profiltyp 'Leiter' anzutreffen, bei dem der erste Hauptgrundwasserleiter nicht durch eine wasserundurchlässige Schicht abgedeckt ist. Weiterhin finden sich im Geltungsbereich mosaikartig vor allem im Süden und Osten verteilt Areale, in denen der erste Hauptgrundwasserleiter von einem Wasser-Geringleiter überdeckt wird. Die Grundwasserneubildungsrate ist hier als gering, in den restlichen Bereichen als hoch einzustufen.

Die Grundwasserempfindlichkeit im Plangebiet wurde anhand der Grundwasserempfindlichkeitskarte der Freien und Hansestadt Hamburg bewertet. Diese Karte berücksichtigt die hydrogeologischen Verhältnisse, insbesondere die Schutzfunktion der grundwasserüberdeckenden Schichten gegenüber potenziellen Schadstoffeinträgen. Im Osten der Neubauflächen sowie entlang der Hamburger Straße weist die Karte eine geringe Grundwasserempfindlichkeit aus. Im Westen der Neubauflächen sowie punktuell an der Berthastraße und an der Weidestraße ist eine mittlere Empfindlichkeit dargestellt. In den Eckbereichen Elsastraße/ Berthastraße und Hamburger Straße/ Berthastraße sowie insbesondere entlang der Weidestraße sind Bereiche mit hoher Grundwasserempfindlichkeit ausgewiesen.

Der Grundwasserstand liegt im Plangebiet überwiegend zwischen 2 - 5 m, in Teilen auch nur 1 - 2 m unter der Geländeoberkante. Aufgrund der Bodenverhältnisse, die von künstlichen Auffüllungen mit einer max. Mächtigkeit von 1,4 m und darunter anstehendem schwer wasserdurchlässigem Geschiebelehm mit einer Mächtigkeit von 1 - 2 m geprägt sind, stellt sich der Untergrund aus hydrogeologischer Sicht teilweise als ungünstig für die Versickerung dar. Auf dem schwer wasserdurchlässigen Geschiebelehm kann es zudem niederschlagsabhängig zu Staunässe kommen.

Gemäß Versickerungspotenzialkarte des Geoportals Hamburg ist die Versickerungsfähigkeit größtenteils, vor allem im östlichen Teil des Plangebiets wahrscheinlich bzw. möglich. Dort wird von einer versickerungsfähigen Tiefe von 2 – 5 m ausgegangen. Im Westen des

Plangebiets ist eine Versickerung teilweise nur eingeschränkt bzw. unwahrscheinlich möglich.

Einschränkend für die Versickerung und die Grundwasserneubildung wirkt der im Bestand zu großen Teilen hohe Versiegelungsgrad im Plangebiet.

Am Rand des Busbetriebshofes wurden bei Grundwassersondierungen auffällige aromatische Kohlenwasserstoff-Konzentrationen festgestellt, für die ein Schadstoffursprung östlich bis süd-östlich der Fläche angenommen wird. Maßnahmen aus Gefahrenabwehrgründen sind nicht notwendig. Bei Baumaßnahmen die eine Grundwasserabsenkung erforderlich machen, sind Mehrkosten für die Reinigung des geförderten Grundwassers nicht auszuschließen.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Ein nördlicher Teilbereich des Plangebietes gilt gemäß der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie als Risikogebiet für eine extreme Sturmflut (Risikogebiet Tideelbe mit Neuwerk), wobei das Wasser aus nördlicher und westlicher Richtung von der Außenalster und dem Osterbekkanal zu erwarten ist (vgl. Kapitel 5.15.2).

Das Plangebiet gehört zum Grundwasserkörper EL 13 (Krückau/Alster - Geest in GWK-Gruppe EI-b) und befindet sich im Einzugsgebiet der Osterbek, Seebek.

Oberflächenentwässerung

Der Busbetriebshof im Plangebiet war nahezu vollständig versiegelt. Die befestigten Flächen bestehen überwiegend aus Asphalt und Beton, sodass eine natürliche Versickerung von Niederschlagswasser im Bestand praktisch ausgeschlossen ist. Das anfallende Oberflächenwasser wurde über ein angeschlossenes Sielsystem direkt in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. Aufgrund der großflächigen Versiegelung war die Verdunstung und Versickerung von Regenwasser im Bestand stark eingeschränkt.

Starkregengefährdung

Anhand der Starkregengefahrenkarte ist abzuleiten, dass für das Plangebiet nicht mit Außengebietszuflüssen zu rechnen ist. Aufgrund der vorliegenden Höhenverhältnisse, ergibt sich in Folge von Starkregenereignissen durch die Oberflächenneigung eine tendenzielle Fließrichtung für das Niederschlagswasser von Süden nach Norden. Bei Starkregenereignissen wird das Niederschlagswasser überwiegend über die umgrenzenden Straßenverkehrsflächen abgeleitet.

Entlang der Hamburger Straße entsteht eine Senkentiefe die von Süden her auch über angrenzende Quartiersstraßen gespeist wird. Die Wassertiefen erreichen teilweise Werte bis zu rund 36 cm, punktuell auch bis zu 53 cm.

Bei Starkregenereignissen ist damit zu rechnen, dass Oberflächenwasser innerhalb des Plangebiets in Teilen über das private Flurstück 5093 in die Weidestraße abgeführt wird. Auf dem Flurstück 5093 bildet sich eine Senkentiefe von bis zu etwa 38 cm. Entlang der Weidestraße entsteht im mittleren Abschnitt ebenfalls eine Senkentiefe bis zu 39 cm.

Für die privaten Grundstücke ist nicht auszuschließen, dass sich aufgrund kleinteiliger Höhenverhältnisse grundstücksübergreifende Fließwege ausbilden. In tiefer liegenden Bereichen können sich dabei temporär Wasseransammlungen bilden.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Grundwasser

Im Quartier Mesterkamp sind durch die Durchführung der Planung keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Die städtebauliche Entwicklung erfolgt überwiegend auf Flächen, die bereits zuvor vollständig versiegelt oder baulich genutzt waren. Durch die differenzierten Festsetzungen im Bebauungsplan, insbesondere in den allgemeinen Wohngebieten, wird der Versiegelungsgrad gegenüber dem vorherigen Zustand reduziert. Dies kann sich lokal positiv auf die Grundwasserneubildung auswirken, soweit dies die hydrogeologischen Verhältnisse zulassen.

Die hydrogeologischen Rahmenbedingungen – wie die teils geringe Durchlässigkeit des Untergrunds, lokal variierende Grundwasserempfindlichkeit und vorhandene Auffüllungen – bleiben durch die geplante Nutzung im Wesentlichen unverändert. Mit zusätzlichen Schadstoffeinträgen infolge der geplanten Nutzungen ist nicht zu rechnen.

Oberflächengewässer

Aufgrund des Fehlens von Oberflächengewässern im Plangebiet ergeben sich keine umweltrelevanten Auswirkungen für diesen Teilaspekt des Schutzgutes Wasser.

Oberflächenentwässerung

Teile des anfallenden Oberflächenwassers werden über das öffentliche Sielnetz abgeleitet. Im Funktionsplan zur Entwässerung ist auf der Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Quartiersplatz) eine Retentionsfläche vorgesehen.

Die hydraulische Leistungsfähigkeit der vorhandenen Siele in den umliegenden Bestandsstraßen wurde im Rahmen der Erschließungsplanung geprüft und von Hamburg Wasser bestätigt. Die bestehenden Anlagen verfügen über ausreichende Kapazitäten, um das zusätzliche Oberflächenwasser aus dem Quartier aufzunehmen und abzuleiten.

Im Vergleich zum vorherigen Zustand – insbesondere auf den vormals vollständig versiegelten Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs – wird der Versiegelungsgrad durch die differenzierten Festsetzungen im Bebauungsplan insgesamt reduziert. Auch bei der Errichtung künftiger Tiefgaragen bleibt der Anteil an unversiegelten Flächen durch die festgesetzten Grundflächenzahlen (GRZ) insbesondere in den allgemeinen Wohngebieten gesichert. Damit werden die Möglichkeiten der Regenwasserbewirtschaftung im Plangebiet verbessert und die ordnungsgemäße Ableitung des Oberflächenwassers grundsätzlich gewährleistet.

In den neu geplanten Straßenverkehrsflächen (Planstraßen 1 und 2) sind in Abstimmung mit der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) Mischwassersiele verbaut, da das umgebende Gebiet ebenfalls im Mischsystem entwässert wird und eine Änderung dieser Konzeption auf lange Sicht nicht zu erwarten ist. Die Anforderungen an die Bewirtschaftung des Niederschlagswassers auf den privaten Grundstücken werden durch die aktuelle Fassung der Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 6. Januar 2025 (HmbGVBl. S. 93), zuletzt geändert am 9. September 2026 (HmbGVBl. S. 243) in § 8 Abs. 1 Satz 2 geregelt. Diese schreibt vor, dass Niederschlagswasser auf den Grundstücken zu versickern oder zu verwenden ist, soweit dem nicht öffentlich-rechtliche Vorschriften oder wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Gebiete außerhalb des Plangebiets erheblich beeinflusst würden.

Starkregengefährdung

Da das Gebiet bereits überwiegend versiegelt ist, wirkt sich die Umsetzung der Planung kaum bzw. nur geringfügig auf die bestehende Starkregengefahr aus. Die Ableitung des Niederschlagswassers bei extremen Ereignissen ist weiterhin über die von Süd nach Nord verlaufenden Straßen möglich.

Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren sieht DIN 1986 das Führen eines Überflutungsnachweises für ein 30-jähriges Regenereignis vor; bei einem Versiegelungsgrad von mehr als 70 % zusätzlich einen Nachweis für ein 100-jähriges Starkregenereignis. Insgesamt ist sichergestellt, dass die Starkregengefährdung im Plangebiet unter Berücksichtigung der geltenden technischen und rechtlichen Anforderungen angemessen geregelt ist.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Oberflächenentwässerung

Im Plangebiet werden im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um die Anforderungen an eine nachhaltige Oberflächenentwässerung zu erfüllen und nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu vermeiden, zu verringern oder auszugleichen

Ein zentrales Ziel der Planung ist die Reduzierung des bislang sehr hohen Versiegelungsgrades, insbesondere auf den Flächen des ehemaligen Busbetriebshofs. Durch die Schaffung von Grün- und Freiflächen sowie die differenzierte Festsetzung von Grundflächenzahlen wird der Anteil an unversiegelten Flächen deutlich erhöht. Darüber hinaus werden Flächen für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Diese Flächen dienen nicht nur der stadökologischen Aufwertung, sondern verbessern auch die Regenwasseraufnahme und die Verdunstungsleistung im Quartier.

Durch die Festsetzung von Dach- und Tiefgaragenbegrünungen wird ein wesentlicher Beitrag zur Regenwasserrückhaltung und -speicherung geleistet (§ 2 Nummern 16, 17, 18 der Verordnung). Begrünte Dächer sind in der Lage, 50–90 % des Jahresniederschlags sowie bis zu 30–40 % eines Starkregenereignisses zurückzuhalten. Das gespeicherte Wasser wird entweder verdunstet oder zeitverzögert in geringeren Mengen an die Entwässerungsanlagen abgegeben, wodurch die städtischen Entwässerungssysteme spürbar entlastet werden. Die extensive Dachbegrünung trägt darüber hinaus zur Filterung von Luftschadstoffen, zur Minderung der sommerlichen Hitzeentwicklung und zur Schaffung von Ersatzlebensräumen für Flora und Fauna bei.

Im urbanen Gebiet (MU) sowie im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind die Dächer verpflichtend als Retentions Gründächer auszuführen (§ 2 Nummer 16 der Verordnung). Aufgrund der hohen baulichen Dichte und des begrenzten Anteils an Freiflächen im urbanen Gebiet kommt der Regenwasserbewirtschaftung auf den Dächern eine besondere Bedeutung zu. Retentions Gründächer ermöglichen es, einen zusätzlichen Rückhalt von Niederschlagswasser direkt auf den Gebäuden zu schaffen und das Regenwasser zeitverzögert abzugeben. Dadurch werden Abflussspitzen bei Starkregenereignissen wirksam gedämpft und die Entwässerungsinfrastruktur nachhaltig entlastet. Dies trägt somit gezielt zu einer klimaangepassten und zukunftsfähigen Regenwasserbewirtschaftung bei. Im „WA4“ ist die städtebauliche Struktur durch eine Abfolge von acht Baukörpern mit einer Mischung aus fünfgeschossigen Zeilenbauten und sechsgeschossigen Punkthäusern geprägt. Diese rhythmische Anordnung schafft einen ausgewogenen Wechsel von baulicher Dichte und

qualitätsvollen Freiraumbezügen. Gleichzeitig ist die Grundstücksstruktur durch eine vergleichsweise geringe Tiefe und eine kleinteilige Parzellierung gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund bietet die Festsetzung von Retentionsgründächern hier städtebaulich und wasserwirtschaftlich eine sinnvolle Lösung, um die Anforderungen an eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung zu erfüllen.

Um auch für die befestigten Flächen in den Baugebieten die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern, wird festgesetzt, dass auf den privaten Grundstücksflächen Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind (siehe § 2 Nummer 28 der Verordnung).

In den allgemeinen Wohngebieten „WA2“, „WA3“ und „WA5“ sowie in den Kerngebieten „MK1“ und „MK2“ wird festgesetzt, dass das nicht genutzte oder versickerte Niederschlagswasser vor der Ableitung in das Siel oberflächlich über naturnah zu gestaltende Rinnen, Mulden, Gräben, Regenrückhaltebecken oder Retentionsgründächer auf den Baugrundstücken zurückzuhalten ist (§ 2 Nummer 29 der Verordnung). Die Integration solcher Anlagen ist hier technisch und gestalterisch möglich und unterstützt den natürlichen Wasserkreislauf, die Grundwasserneubildung sowie die stadtökologische Aufwertung der Quartiersfreiräume. Die standortgerechte Bepflanzung der Rückhalteelemente fördert zudem die Biodiversität, verbessert das Mikroklima und trägt zur ökologischen und gestalterischen Qualität des Quartiers bei. Durch die Kombination aus naturnaher Regenwasserbewirtschaftung und Begrünung wird ein nachhaltiger Beitrag zum Erhalt und zur Entwicklung des natürlichen Wasserkreislaufs sowie zur Anpassung an den Klimawandel geleistet.

Starkregengefährdung

Die zuvor genannten Festsetzungen leisten einen Beitrag zur Abminderung der möglichen Betroffenheit durch Starkregenereignisse. Dazu gehören insbesondere die vorgesehenen Dachbegrünungen sowie die Festsetzung von Retentionsgründächern und einer oberflächigen und naturnahen Rückhaltung von Niederschlagswasser (§ 2 Nummern 16, 17 und 29 der Verordnung). Eine zusätzliche Rückhaltewirkung ergibt sich aus der Begrünung nicht überbauter Tiefgaragendecken, die als durchwurzelbare Vegetationsflächen ausgebildet werden und damit zur Zwischenspeicherung von Niederschlagswasser beitragen können (§ 2 Nummer 18 der Verordnung).

Ferner tragen die festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie weitere Begrünungsmaßnahmen dazu bei, den Anteil vegetationsgeprägter Bereiche zu erhöhen und die oberflächennahe Versickerung und Rückhaltung zu verbessern. Auf dem Quartiersplatz besteht aufgrund der im Funktionsplan vorgesehenen Retentionsfläche sowie der angestrebten freiraumplanerischen Ausgestaltung die Möglichkeit, Niederschlagswasser temporär aufzunehmen und verzögert abzuleiten. Die konkrete Ausformung wird im Zuge der weiteren Freiraum- und Erschließungsplanung geprüft.

Darüber hinaus wird der Umgang mit Starkregenereignissen im Rahmen der jeweiligen Bau- und Entwässerungsgenehmigungen einzelfallbezogen geprüft. Dabei werden die jeweils geltenden technischen Regeln und wasserrechtlichen Anforderungen zugrunde gelegt und objektspezifische Maßnahmen festgelegt.

4.2.7 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt und der artenschutzrechtlichen Belange

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Das Plangebiet befindet sich im Naturraum Geestplatten östlich der Alster und ist gem. der Karte Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms dem Biotopentwicklungsraum „städtisch geprägte Bereiche“ sowie entlang der Hamburger Straße „geschlossene und sonstige Bebauung“ zugeordnet. Natura 2000-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht vorhanden.

Für die Artengruppe der Tiere wurde eine Habitat- und Potenzialanalyse sowie artenschutzrechtliche Bewertung durchgeführt. Zudem liegen Verbreitungsangaben aus dem Artenkataster der FHH (2017), der Brutvogelatlas (Mitschke 2012) sowie die Roten Listen für die verschiedenen Artengruppen vor. Die Ergebnisse enthält der Artenschutzfachbeitrag vom 18.12.2017. Um Aussagegücken zu schließen wurde 2018 eine Kartierung der Fledermäuse und Vögel vorgenommen, deren Ergebnisse eingearbeitet wurden. Somit liegt das Gutachten mit Stand vom 01.11.2018 aussagekräftig vor. Für dieses Artenschutzfachgutachten wurde 2024 eine Aktualisierung beauftragt, die mit Datum vom 03.12.2024 vorliegt.

Habitat Analyse

Die Habitat Analyse ergab, dass vor allem in der um den vormaligen Busbetriebshof vorhandenen Bebauung potenzielle Habitate vorzufinden sind. Dabei handelt es sich in erster Linie um Nistkästen, Höhlen und Nester sowie Nischen und Hohlräume in und an den Gebäuden.

Brut- und Quartiersmöglichkeiten für Fledermäuse und Vögel finden sich am Gebäude der Grundschule und der KiTa an dem Gebäude Weidestraße 45-51, im Bereich des Hochhauses an der Weidestraße 15, den Gewerbebauten an der Hamburger Straße 213, 207, 205 und 197 sowie den Gewerbebauten zwischen der Wohnbebauung Weidestraße und Busbetriebshof. Eine geringe Habitateignung wird der noch relativ jungen Bebauung an der Berthastraße, den Schuppen im Bereich des Hochhauses, der Wohnbebauung der Weidestraße und der Berthastraße sowie dem Dominikanerkloster neben der St. Sophienkirche zugesprochen.

Als Habitate geeignete Höhlen, Spalten und Vogelnistkästen befinden sich im Gehölzbestand an der Weide- und der Berthastraße. Die Freiflächen und Gehölze sind als Lebensraum für störungstolerante Vogelarten und wirbellose Tiere sowie als Jagdgebiet und Quartier für Fledermäuse geeignet.

Potenzialanalyse Brutvögel

Die Potenzialanalyse ergab, dass sich die Brutvogelgemeinschaft des Plangebietes vornehmlich aus anpassungsfähigen und störungstoleranten Arten des städtischen Siedlungsraums zusammensetzt. Für Gastvögel hat das Plangebiet keine besondere Bedeutung.

Potenzialanalyse Säugetiere

Potenziell vorkommende Arten aus der Gruppe der Fledermäuse im Plangebiet sind: Zwergfledermaus, Rohrfledermaus, Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Teichfledermaus und Zweifarbfledermaus (pgm 2017). Auszuschließen oder nicht zu erwarten sind Vorkommen des Kleinen

Abendseglers, der Fransenfledermaus, der Großen Bartfledermaus, der Kleinen Bartfledermaus und des Großen Mausohres.

Aus der Gruppe der nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, besonders oder streng geschützten Säugetierarten sind Vorkommen von Eichhörnchen nachgewiesen und von Maulwurf, Braunbrustigel sowie Arten aus der Gruppe der Spitzmäuse und Mäuse im Plangebiet möglich.

Potenzialanalyse Amphibien

Vorkommen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Arten und nicht in Anhang IV geführten besonders oder streng geschützten Arten sind aufgrund fehlender Habitatstrukturen im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten.

Potenzialanalyse Reptilien

Vorkommen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Arten und nicht in Anhang IV geführten besonders oder streng geschützten Arten sind im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten.

Potenzialanalyse Fische und Rundmäuler

Auf Grund der fehlenden Gewässer sind Vorkommen dieser Arten im Gebiet auszuschließen.

Potenzialanalyse Libellen

Vorkommen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Arten und nicht in Anhang IV geführten besonders oder streng geschützten Arten sind im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten.

Potenzialanalyse Käfer

Vorkommen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Käferarten sind im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten. Aus der Gruppe der nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, besonders oder streng geschützten Arten sind Vorkommen von besonders geschützten Vertretern der Familie der Bock- und Laufkäfer zu erwarten.

Potenzialanalyse Schmetterlinge

Von den nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Arten sind für das Plangebiet alle in der Roten Liste Hamburgs als ausgestorben verzeichnet oder sind in Hamburg nicht verbreitet. Einzig der Nachtkerzenschwärmer bildet eine Ausnahme. Er benötigt jedoch Futterpflanzen aus der Familie der Nachtkerzengewächse, die 2018 im Plangebiet nicht in ausreichendem Maße vorkamen. Daher waren Vorkommen auszuschließen. Der Nachtkerzenschwärmer lebt oligophag an verschiedenen Arten von Nachtkerzen meist aber an Weidenröschen. Bei einer im Juli 2024 durchgeführten gezielten Suche nach Futterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers wurden einige Exemplare der Arten Gemeine Nachtkerze und Zottiges Weidenröschen auf den östlichen Sandflächen im Bereich des ehemaligen Busbetriebshofs nachgewiesen. Für den Aufbau einer Population erforderliche größere Vorkommen von Futterpflanzen waren im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Bodenständige Vorkommen der Art Nachtkerzenschwärmer sind im Plangebiet somit derzeit nicht zu erwarten. Aufgrund fehlender Habitatstrukturen sind aus der Gruppe der nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, besonders oder streng geschützten Arten keine Vorkommen zu erwarten.

Potenzialanalyse Mollusken

Vorkommen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Molluskenarten sind im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten. Aus der Gruppe der nicht in

Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, besonders oder streng geschützten Arten sind Vorkommen der Weinbergschnecke möglich.

Potenzialanalyse weitere Artengruppen

Die folgenden Artengruppen sind zwar nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt, enthalten jedoch besonders oder streng geschützte Arten.

Von den Hautflüglern sind Vorkommen von Bienen und Hummeln sowie Hornissen und Waldameisen im Bereich des Großbaumbestandes der Gartengrundstücke möglich. Vorkommen von Heuschrecken sind auszuschließen. Ebenso nicht zu erwarten sind Vorkommen von in der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aufgeführten, besonders oder streng geschützten Vertretern von Netzflüglerarten, Spinnen, Krebse, Nesseltiere, Schwämme und Stachelhäuter.

Potenzialanalyse Pflanzen

Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Pflanzenarten sowie nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, besonders oder streng geschützten Arten sind im Plangebiet auszuschließen oder nicht zu erwarten.

Baumbestand und -bewertung

Der Baumbestand wurde durch eine Luftbilddauswertung der Kronen und eine örtliche Begutachtung aufgenommen.

Im unmittelbaren potenziellen Eingriffsbereich befinden sich 129 Einzelbäume. Der überwiegende Teil der Bäume (62) ist mit der Wertstufe 2 als 'noch wertvoll' eingestuft, 44 Bäume sind mit der Wertstufe 3 als 'weniger wertvoll' eingestuft. Die höheren Wertstufen 4 'wertvoll' sowie 5 'sehr wertvoll' wurden lediglich 11mal vergeben.

Ergebnis Fledermauserfassung

Das Untersuchungsgebiet hat mit seiner geringen Artenzahl und der extrem niedrigen Anzahl von Beobachtungen nur eine geringe Bedeutung als Fledermauslebensraum. Von Bedeutung sind der Bereich um das Kloster St. Johannis im Nordwesten als Quartierstandort und Jagdgebiet der Zwergfledermaus sowie der Bereich um das Hochhaus Weidestraße 15 und die östlich daran anschließende Brachfläche als Jagdgebiet ebenfalls der Zwergfledermaus. Für die übrigen festgestellten Fledermausarten ist das Untersuchungsgebiet ohne bzw. ohne besondere Bedeutung.

Das Ergebnis von 2018 wurde im Zuge der Bestandserfassungen 2024 zur Aktualisierung des Artenschutzfachbeitrags bestätigt. Es wurden lediglich drei Fledermausarten mit sehr geringer Nachweisdichte erfasst. Hinweise auf Wochenstuben und/oder Balzquartiere ergaben sich nicht. Potenzielle Leit- und Transfer Elemente ließen sich, ebenso wie essenzielle Nahrungshabitate, nicht abgrenzen. Einzelquartiere in Gebäuden und Gehölzen werden als möglich eingestuft, da mehrere Gebäude und einzelne Gehölze ein Potenzial als Fledermausquartier hatten. Kollisionsrisiken können aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens im Wirkraum des Vorhabens ausgeschlossen werden.

Ergebnis Brutvogelerfassung

Das engere Untersuchungsgebiet weist eine sehr artenarme Brutvogelgemeinschaft aus störungstoleranten Arten auf, wie sie für innerstädtische verdichtete Siedlungsflächen typisch ist.

Für Brutvögel wertvolle Bereiche stellen die nördlichen Randbereiche zwischen der Wohnbebauung an der Weidestraße 22-35 und dem PKW-Stellplatz des Bus-Betriebshofs dar.

Hier ist eine höhere Brutvogeldichte vorzufinden, außerdem befinden sich hier Brutplätze von Bachstelze und Mauersegler. Eine Besonderheit im Raum stellen auch die Brutreviere der Sturmmöwe auf Flachdächern als sekundäre Bruthabitate dar. 2024 konnte ein Brutverdacht für den Flussregenpfeifer auf einem Kiesdach und den Haussperling an einem Werkstattgebäude festgestellt werden. Die Freiflächen der umgebenden Bebauung weisen mit einer nur geringen Anzahl von Brutrevieren häufiger Arten keine besondere Bedeutung als Brutvogellebensraum auf.

Das übrige Untersuchungsgebiet mit dem Busbetriebshof und der angrenzenden Gewerbebebauung ist ohne besondere Bedeutung als Brutrevier. Insbesondere die Flächen des Busbetriebshofs erfüllen aber u.a. für Bachstelze, Mauersegler, Möwen und Flussregenpfeifer eine Funktion als Nahrungsgebiet.

Fazit Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, des hohen Bebauungsanteils und geringen Anteils an strukturreichen Vegetationsbeständen von untergeordneter Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die biologische Vielfalt ist dementsprechend eingeschränkt.

Im Rahmen der aktualisierenden Bestandserfassungen 2024 wurden neben den 2018 nachgewiesenen Vogelarten 11 weitere Arten erfasst. Die 2018 festgestellten Arten Bachstelze, Gimpel und Grünfink wurden nicht verzeichnet. Es wurden keine Brutstätten von Greifvögeln und/oder Eulen im Untersuchungsraum nachgewiesen. Das Ergebnis der Fledermauserfassung von KÖHNLEIN (2018) wurde im Zuge der Bestandserfassungen zur Aktualisierung des Artenschutzfachbeitrags bestätigt.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Artenschutz

Die Belange des besonderen Artenschutzes sind in diesem Fall für Vögel sowie Fledermäuse und den Nachtkerzenschwärmer zu berücksichtigen. Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Potenzielle Brutplätze für Vögel, Fledermausquartiere und Nahrungshabitate auch für den Nachtkerzenschwärmer können verloren gehen durch die geplante Bebauung insbesondere auf den heutigen Gewerbeflächen südl. der Weidestraße, die Überplanung der Ecke Weidestraße/ Hamburger Straße sowie der Gewerbeflächen an der Hamburger Straße und damit einhergehende Gehölzrodungen und Vegetationsräumungen.

Artenschutz Vögel

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG ist es verboten, europäischen Vogelarten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Tatbestand des Tötens, Verletzens oder der Entnahme von Individuen wird vermieden durch die Durchführung der Rodungs- und Vegetationsräumarbeiten sowie Gebäudeabrissarbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, d.h. durch eine Baufeldräumung im Winterhalbjahr (01.10. – 28.02.). Ist ein Gebäudeabriss im Sommerhalbjahr unvermeidbar, so ist eine Ansiedlung von Brutvögeln durch Vergrämung oder Abwehrmaßnahmen z.B. Spannen von Netzen vor der Brutzeit insbesondere auf den Flachdächern zu vermeiden und der Gebäudebestand und Gehölze mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) vor Abriss und Rodung auf aktuelle Brutvorkommen zu überprüfen.

Erhebliche Störungen sind für die im Untersuchungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung vorkommenden, störungstoleranten Arten nicht zu erwarten.

Eine direkte oder indirekte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist für die Arten Elster, Grünfink, Gimpel, Rotkehlchen, Rabenkrähe, Zaunkönig und Zilpzalp sowie Mauersegler auszuschließen, da ihre Brutreviere durch die Planung nicht berührt werden und auch keine essentiellen Nahrungsflächen zerstört werden. Für Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Straßentaube, Sturmmöwe und die 2024 erfassten Arten Buchfink, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Flussregenpfeifer und Haussperling ist eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bei der Realisierung der Bebauungsplanung nicht auszuschließen.

Für die Bachstelze sind in der Umgebung kaum gleichwertige freie Bruthabitate vorhanden. Um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art zu erhalten, sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Zum einen sind vor der Rodung vorhandene Nistkästen umzusetzen. Außerdem sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt drei für Nischenbrüter geeignete Nistkästen in 4-5 m Höhe in süd- oder ostexponierter Lage an Gebäuden im Plangebiet oder in einem Umkreis von 500 m anzubringen.

Die Sturmmöwe findet auf Flachdächern in der Umgebung gleichwertige Ausweichflächen. Durch die vorgesehene Dachbegrünung im Plangebiet besteht künftig zudem ein wachsendes Angebot an gleich- oder höherwertigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Für die übrigen genannten Arten ist davon auszugehen, dass sie kleinräumig in gleich- oder höherwertige Habitate der Umgebung ausweichen können, wie dies ohnehin von Brut- zu Brut-saison geschieht. Die ökologische Funktion der Lebensstätten dieser Arten bleibt somit im räumlichen Zusammenhang erhalten. Außerdem ist nach der Umsetzung der Bebauungsplanung mit einer sukzessiven Wieder- bzw. Neubesiedlung der umgestalteten Flächen zu rechnen (vgl. pgm 2018, S. 27, 28).

Für den Flussregenpfeifer und den Haussperling können sich baubedingte Tötungsrisiken während der Brutperiode durch eine Zerstörung/Beeinträchtigung von Brutplätzen im Zuge von Rück-/Neubaumaßnahmen ergeben. Durch Bauaktivitäten ausgelöste Scheuchwirkungen (Geräusch- und Lichtemission, Erschütterungen/Vibration durch Baumaschinen, optische Reizauslöser) können Tiere dazu veranlassen, ihr Brutgeschäft aufzugeben. Weiterhin kann es im Zuge von Rückbaumaßnahmen zu einer Beschädigung/ Zerstörung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten des Haussperlings kommen. Betriebsbedingt können sich Kollisionsrisiken an Glasflächen ergeben. Unter Berücksichtigung von konfliktmindernden Maßnahmen ist ein Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 (Tötungsverbot) und Nummer 3 (Schädigungsverbot) BNatSchG jedoch nicht zu erwarten. Haussperlinge sind in Hamburg noch flächendeckend verbreitet, wodurch eine durch das Vorhaben ausgelöste Verschlechterung des Erhaltungszustandes von lokalen Populationen und somit ein Eintreten des Störungsverbots nach § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Bestandsrückgänge des Flussregenpfeifers sind in Hamburg v.a. auf Lebensraumverluste im Hamburger Hafen zurückzuführen (Umwandlung von Spülfeldern zu Entwässerungsfeldern zur Trockendeposition von Hafenschlick). Unter Berücksichtigung von konfliktmindernden Maßnahmen kann ein vorhabenbedingtes Eintreten des Störungsverbots für die Vogelart Flussregenpfeifer ausgeschlossen werden.

Artenschutz Fledermäuse

Nach § 44 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 BNatSchG ist es verboten, den streng geschützten Fledermausarten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Um die Tötung oder Verletzung von Individuen sicher zu verhindern, sind die Gebäude unmittelbar und Gehölze mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) vor Abriss und Rodung auf aktuelle Fledermausvorkommen zu überprüfen.

Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung sowie der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird nicht verwirklicht, da im von der Planung betroffenen Bereich keine Quartiere vorhanden sind und es sich bei dem Jagdgebiet der Zwergfledermaus im Umfeld der Weidestraße 15 um kein essentielles Jagdgebiet handelt. Dies gilt sowohl für die lokale Population als auch für die Aufrechterhaltung der Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Die Art besucht die Fläche nur zeitweise und findet in der Umgebung gleich- oder höherwertige Nahrungshabitate.

Baumbestand

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes sind 37 Bäume von einer Rodung betroffen. Bei 28 weiteren Bäumen ist der Erhalt in der weiteren Ausführungsplanung zu prüfen. Die Bäume befinden sich überwiegend auf den Flurstücken 5259, 5206, 5238, 5089 und 5090 an der Ecke Weidestraße/ Hamburger Straße sowie dem zugehörigen Straßenraum und den Übergangsbereichen zu weiteren Flurstücken, auf denen der Funktionsplan eine Überplanung des Bestandes und Neuerrichtung von Gebäuden vorsieht. 64 Bäume können im Plangebiet erhalten werden.

Gebiete außerhalb des Plangebiets werden voraussichtlich nicht erheblich beeinflusst.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Artenschutz

Gemäß des Artenschutzfachbeitrages (pgm 2018) aktualisiert durch Ecostate (2024) kommt es durch die Verwirklichung der Planung nicht zu Verstößen gegen die Verbote des § 44 BNatSchG, wenn folgende Vermeidungsmaßnahmen und Anregungen zur Kompensation berücksichtigt werden:

- Um die Tötung von u.a. Vogel oder Fledermaus Individuen zu vermeiden, sind Gehölzrodungen, Vegetationsräumungen und Gebäude Abriss-, Umbau-, Anbau- oder Sanierungsarbeiten im Winterhalbjahr (01.10. bis 28./29.2.) durchzuführen. Sind solche Gebäudearbeiten im Sommer nicht zu vermeiden, so ist eine Brutansiedlung insbesondere der nachgewiesenen Arten Sturmmöwe und Straßentaube vor Beginn der Brutzeit durch Vergrämnungs- und Abwehrmaßnahmen zu vermeiden. Ist die Rodung von Gehölzen mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) im Sommer nicht zu vermeiden, ist vor Fällung fachkundig auf Vogel- oder Fledermausbesatz zu kontrollieren. Werden im Zuge der Baumkontrolle Quartiere festgestellt, ist für jedes Quartier, dass verloren geht, ein vorgezogener Ausgleich im Verhältnis 1:2 umzusetzen.
- Für die Zerstörung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Bachstelze im von der Planung betroffenen Bereich sind vor Realisierung der Planung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im zu rodenden Gehölzbestand vorhandene Nistkästen umzusetzen. Außerdem sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt drei für Nischenbrüter geeignete Nistkästen an Gebäuden im Plangebiet oder in einem Umkreis

von 500 m anzubringen. Die Kästen sind an Gebäudefassaden in Süd-, Südost- oder Ostexposition in 4-5 m Höhe anzubringen. Als Kastenstandort ungeeignet ist der Straßenraum der Hamburger Straße.

- Vorhandene Nistkästen, wie z.B. die zwei Nistkästen am Gebäude Weidestraße 14, die dem Feldsperling potenziell als Bruthöhle dienen, sind vor Eingriffsbeginn während der Wintermonate (Oktober-Februar) im direkten räumlichen Umfeld (max. 100 m) zum alten Standort umzuhängen.
- Während der Brutperiode des Flussregenpfeifers (April-August) ist von baulichen Aktivitäten im Umfeld von Gebäude Berthastraße 6 (umlaufend min. 30 m) abzusehen. Sollten Krane gestellt werden, ist darauf zu achten, dass die Schwenkbereiche außerhalb der Effektdistanz liegen. Sind Bauaktivitäten im Umfeld des potenziellen Brutstandortes während der Brutperiode des Flussregenpfeifers unumgänglich, kann eine Vergrämung vorgesehen werden (z.B. durch Flatterbänder, Abnetzen). Die Vergrämuungsmaßnahme hat vor Beginn der Brutperiode des Flussregenpfeifers funktionstüchtig zu sein. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen.
- Eingriffe an dem Werkstattgebäude in der Weidestraße 43 sind von Oktober bis Februar und damit außerhalb der Hauptbrutperiode des Haussperlings durchzuführen. Bei einem Eingriff innerhalb der Brutperiode (März-September) sind artenschutzrechtliche Hindernisse unmittelbar vor Maßnahmenbeginn durch eine fachkundige Person auszuschließen. Gegebenenfalls sind Vergrämuungsmaßnahmen durchzuführen, wie beispielsweise ein Verschluss von Bruthöhlen vor Beginn der Brutsaison. Für den potenziellen Verlust von einer Brutstätte des Haussperlings ist ein vorgezogener Ausgleich im Verhältnis von 1:3 vorzusehen. Demnach sind drei Nisteinheiten für Haussperlinge im Umfeld des Vorhabens (max. 100 m) vor Beginn der Rückbaumaßnahmen sowie vor Beginn der Brutperiode und damit spätestens bis Ende Februar an Gebäuden zu installieren. Anbringungshöhe 3-12 m. Bevorzugte Himmelsrichtung Ost-Südost.
- Es wurden zwar keine größeren Vorkommen von Futterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers nachgewiesen durch den Nachweis von Einzelexemplaren der Arten Zottiges Weidenröschen und Gemeine Nachtkerze wird eine mittelfristige Entwicklung von für den Nachtkerzenschwärmer geeigneten Beständen jedoch als möglich eingestuft. Um die Ausbildung größerer Vorkommen von Futterpflanzen und eine Ansiedlung des Nachtkerzenschwärmers zu verhindern, sollte eine Mahd vorgesehen werden. Die erste Mahd ist im Vorjahr zum Maßnahmenbeginn durchzuführen und hat spätestens bis zum 30. April zu erfolgen. Ein Eingriff in den Boden (Fräsen o.ä.) ist erst ab Mitte Mai zulässig, um im Boden überdauernde Puppen des Nachtkerzenschwärmers nicht zu schädigen. Nach der Mahd ist das Baufeld bis zum Beginn der Nutzung regelmäßig auf ein Vorkommen von Futterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers zu kontrollieren und Bestände sind zu entfernen. Insbesondere vor Beginn der Eiablage (ab Mitte Mai) ist sicherzustellen, dass sich keine Futterpflanzen auf dem Baufeld befinden.
- Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind zur Vermeidung des Vogelschlags Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen (z. B. mehrschichtiger Fassadenaufbau, Gliederung der Fassade, Aufbringung wirksamer Markierungen, Verwendung transluzenter Gläser oder Verwendung von Glasflächen mit einem niedrigen Lichtreflexionsgrad) erkennbar für das Vogelauge zu strukturieren bzw. als Hindernis sichtbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassade größer als 75 % ist oder zusammenhängende Glasflächen mit Glasscheiben von größer 6 m² vorgesehen sind. Satz 1 gilt nicht für Schaufenster im Erdgeschoss.

- Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Außenleuchten zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur von maximal 3000 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 Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.

Begründung

Die durch textliche Festsetzungen festgelegte Dachbegrünung trägt zur Verbesserung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes bei. Die begrünten Dachflächen bieten Bezugsflächen und artenreiche Lebensräume an, die der Insektenwelt und Vögeln als Ersatzlebensraum zur Verfügung stehen und verdrängte Flora und Fauna im Siedlungsbereich stärken. Sie leisten damit gemäß § 9 (1) Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) einen Beitrag zum Biotopverbund und zur Biotopvernetzung.

Zur Erhöhung des Grünanteils und zur Minderung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen wird durch planzeichnerische Festsetzung eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern gesichert. Durch textliche Festsetzungen werden Gehölzabpflanzungen für Einfriedungen mit Hecken festgelegt. Hecken bieten Lebensraum für viele Brutvogelarten und Insekten.

Zur Erhöhung des Gehölzanteiles und zur Erhöhung des Gehölzanteils mit Lebensraumfunktion zur Minderung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen wird durch textliche Festsetzung die Anpflanzung von Einzelbäumen je voller 1.000 m² Grundstücksfläche in den allgemeinen Wohngebieten und die Verwendung standortgerechter heimischer Laubgehölzarten festgelegt. Bäume bieten Lebensraum für viele Brutvogelarten und Insekten.

Die festgesetzten Pflanzgrößen und die Pflanzdichte sorgen dafür, dass die angestrebte ökologische, gestalterische und lokalklimatisch wirksame Funktion der Anpflanzung kurz- bis mittelfristig erreicht werden kann. Es sind einheimische Laubgehölze zu verwenden, da diese Gehölzarten in besonderem Maße der heimischen Tierwelt Nahrungsgrundlage und Lebensraum bieten und Laubgehölze darüber hinaus kleinklimatisch wirksamer sind als Nadelgehölze.

Eingriffsregelung

Das Ergebnis der Wertpunkte-Bilanzierung nach Staatsräte-Modell zeigt 33.885 Punkte für den Bestand BB (Boden) und 42.786 Punkte für den Bestand BT (Pflanzen- und Tierwelt) auf. Die Planung erhält 110.723 Punkte für BB und 102.626 Punkte für BT. Diese deutlich positiven Bilanzwerte zeigen, dass die geplanten Vorhaben zu einer Verbesserung der Situation für Boden, Pflanzen und Tiere im Plangebiet beitragen. Es verbleiben keine rechnerischen Defizite; das Vorhaben ist daher bezogen auf die Eingriffsregelung zulässig.

Aus der Umsetzung des Bebauungsplanes unter Beachtung der festgesetzten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen aufgrund des besonderen Artenschutzes ergibt sich eine Reduzierung der Flächenversiegelung und eine Erhöhung und Verbesserung der Habitat-Struktur. Damit erhöht sich die biologische Vielfalt des Plangebietes.

4.2.8 Schutzgut Landschaft / Stadtbild

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Das Plangebiet ist städtisch geprägt und in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit eher als weniger bedeutsam zu bewerten. Naturnahe oder kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsbilder sind nicht vorhanden. Großräumige Sichtachsen existieren nicht.

Das Stadtbild der Umgebung zeigt sich heterogen und inhomogen mit einer Dominanz städtischer Wohngebäude nördlich, westlich und südlich. Östlich im Bereich Hamburger Straße herrscht eine Mischung aus Dienstleistungsangeboten und Bildungseinrichtungen sowie Einzelhandel, zum Teil im Erdgeschoss und darüber liegendem Wohnraum, vor. Die 3- bis 5-geschossige Wohnbebauung stammt vorrangig aus der Zeit der 1950er bis 60er Jahre. In dem zur Überplanung vorgesehenen Bereich dominieren kleinteilige Gewerbebebauung mit Einzelhandels- und Büronutzung sowie der ehemalige großflächige Busbetriebshofs im Zentrum, der eine Beeinträchtigung für das Stadt- und Landschaftsbild darstellt.

Die Bebauung entlang der Weide- und der Berthastraße stammt vornehmlich aus den 1950er/60er Jahren, ist in Klinker gehalten und wird durch offene Grünflächen aufgelockert. Vereinzelt finden sich allerdings auch neuere Bauten, z.B. an der Ecke Elsastraße/ Berthastraße. Insbesondere entlang der Hamburger Straße finden sich Gebäude aus der Zeit der Nachkriegsmoderne. Durch die größtenteils einheitliche Bebauungsstruktur herrscht das für Barmbek charakteristische Stadtbild aus Rotklinker- und Backsteinarchitektur vor, welches zur Hamburger Straße durch die unmaßstäbliche Bebauung und die mehrspurige Verkehrsachse unterbrochen wird.

Der vorhandene Baumbestand im Straßenraum und zwischen der bestehenden Bebauung im Quartier wertet das Gebiet positiv auf. Lediglich die Flächen des Busbetriebshofes sind komplett baumfrei. Die vorhandenen Grün- und Freiflächen um sowie zwischen der Wohnbebauung entlang der Weidestraße und der Berthastraße beschränken sich in ihrer Größe und Zugänglichkeit und spielen für das Landschafts- und Stadtbild eine untergeordnete Rolle. Einzig die Parkanlage Biedermannplatz nordwestlich des Plangebietes sowie der sich südlich daran anschließende Grünzug bieten Möglichkeiten zur Naherholung.

Die Sophienkirche (Baujahr 1900, ID 19950) und das Johanniskloster (Baujahr 1964/1966, ID 19951) an der Ecke Weidestraße/ Elsastraße unterstehen als Ensemble dem Denkmalschutz. In der Umgebung befinden sich weitere denkmalgeschützte Gebäude (ein Etagenhaus von 1905 in der Elsastraße 69, ein Toilettenhaus von 1905 in der Grünanlage gegenüber Elsastraße 2 sowie mehrere Wohn- und Geschäftshäuser an der Hamburger Straße/ Ecke Barmbeker Markt von 1955).

Das Plangebiet unterliegt wegen dem vormals vorhandenen Gewerbe, der Hamburger Straße und dem Busbetriebshof erheblichen Vorbelastungen und ist daher in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit überwiegend von untergeordneter Bedeutung für das Schutzgut Landschafts-/ Stadtbild. Zu prüfen ist eine Erhaltung älterer Einzelbäume und eine Erhöhung landschaftsbildbelebender Grünstrukturen im Plangebiet.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nach der Aufgabe des Busbetriebshofes Mesterkamp ist vorgesehen, das Plangebiet städtebaulich und nutzungsstrukturell neu zu ordnen und hierzu das bestehende Planrecht anzupassen. Mit der Festlegung von Planstraßen und Gehrechten wird das bislang einge-

zäunte Gelände des Busbetriebshofes künftig für die Öffentlichkeit zugänglich und durchlässig. Die Herrichtung eines Quartiersplatzes mit geringem Versiegelungsgrad und Grünstrukturen sowie einem Quartierszentrum/ Gastronomie und einer grünen Wegeverbindung mit Anschluss an die westlich der Elsastraße gelegene Parkanlage erhöht den Freizeit- und Erholungswert für die Anwohner. Der Quartiersplatz soll vordergründig den Bewohner:innen zur Verfügung stehen und wird daher verkehrsberuhigt angelegt. Er ist lediglich für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr (für das Quartiershaus im „MK2“) und Rettungsdienste zugänglich.

Das Denkmalschutzensemble St.-Sophien-Kirche/ St.-Johannis-Kloster wird bestandsgemäß als Fläche für Gemeinbedarf Kirche/ Kloster ausgewiesen. Für die südlich angrenzende Schule/ Kita werden bauliche Veränderungen durch eine Neubebauung ermöglicht, um den Schulstandort zu sichern. Im Bereich der östlich angrenzenden Wohnbebauung („WA1“) wird mit bestandsorientierter Baugrenze der Umgebungsschutz des Ensembles berücksichtigt. Abweichend von dem bestehenden Planrecht ist künftig eine Gebäude-Aufstockung um ein Geschoss zulässig. Das Denkmalensemble wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die vorgesehene Wohn-Neubebauung („WA1“, „WA3“) östlich/ südlich der Gemeinbedarfsfläche Schule/ Kita ermöglicht angelehnt an das östlich vorhandene Wohngebäude einen baulichen fünf- bzw. sechsgeschossigen Rahmen der Gemeinbedarfsflächen, der im Gegensatz zu der bisher ungegliederten Fläche des ehemaligen Busbetriebshofs ein städtebauliches Aufwertungspotenzial des Bereichs bietet. Vorausgesetzt wird dabei, dass bei der architektonischen Gestaltung des Schulgebäudes und der anschließenden Wohnbebauung der Denkmalschutz des Ensembles und des außerhalb des Plangebietes stehenden Etagenwohnhauses beachtet wird, um eine denkmalverträgliche Umgebung zu schaffen. Dies unterliegt dem Regelungsbereich der Baugenehmigung.

Für die bestehenden Wohngebietsflächen an der Weidestraße („WA2“) wird ein an der Straßenflucht der Weidestraße und dem Bestand orientiertes fünfgeschossiges Baufeld festgesetzt. Somit sind stadtbildverträglich eingeschätzte Veränderungen durch eine Gebäudeerhöhung um ein Geschoss möglich. Im rückwärtigen Areal des Baugrundstücks werden durch das tiefere Baufeld auch Erhalt und Erweiterung des Gebäudebestands ermöglicht. Dadurch werden entlang der Weidestraße auch tiefere und flexiblere Grundrissgestaltungen z.B. für eine Ansiedelung von wohnverträglichen und nicht-störenden Handwerksbetrieben oder Schank- und Speisewirtschaften ermöglicht. Die allgemeinen Wohngebiete („WA1“, „WA2“) werden nach Süden auf die vormals gewerblich genutzten, ein- bis zweigeschossig bebauten und hochgradig versiegelten Flächen (Gewerbehof Weidestraße 43a) erweitert. Für die Bewohner:innen der angrenzenden Grundstücke sind durch die künftig fünf- bzw. sechsgeschossigen Gebäude („WA2“, „WA3“, „WA4“) Veränderungen der Wohn-, Ausblick- und Aufenthaltsqualität im Gebäude bzw. auf den Grundstücken unvermeidbar. Angesichts der Vorbelastungen durch Gewerbe- und Stellplatznutzung und den durch die Gebäude-Ausrichtung begrenzten Sichtbeziehungen von den bestehenden Wohnhäusern werden keine erheblichen Beeinträchtigungen hieraus abgeleitet. Die Neubebauung mit Gartenanteilen wird zu einer architektonischen und freiraumbezogenen Verbesserung der Situation beitragen.

Entlang der Hamburger Straße wird durch die geänderten Ausweisungen und teilweisen Einbeziehung bisheriger Hochbahn-Flächen die Möglichkeit zu einer höheren und homogen geschlossenen Ersatzbebauung in einem urbanen Gebiet („MU“) geschaffen. Die Festsetzungen des Kerngebietes („MK1“) orientieren sich am Bestandsgebäude mit einer zusätzlichen Aufstockung um ein Geschoss für einen Gebäudeteil.

Die vorhandene Wohnbebauung an der Berthastraße wird weitgehend bestandsgemäß als allgemeines Wohngebiet („WA5“) ausgewiesen, ergänzend wird ein parallel ausgerichteter Baukörper auf der bestehenden Parkplatzfläche und ein zusätzliches Geschoss für das westliche Gebäude für eine durchgehende Fünf-Geschossigkeit in dem Bereich ermöglicht.

In den um den ehemaligen Busbetriebshof arrondierten Flächen stehen Bäume, für die aufgrund ihrer fehlenden hervorgehobenen Bedeutung keine Erhaltungsgebote festgesetzt werden sollen. Im Zuge der Umstrukturierungen und ergänzenden Bebauung ist die Rodung verschiedener Einzelbäume und weiteren Gehölzen unvermeidbar.

Die übrigen, bisher vollversiegelten Busbetriebshofflächen werden einschließlich der Neubebauung auf dem nördlich angrenzenden, bisherigen Geschäftsgebiet („WA2“) mit einer aufgelockerten fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung („WA3“, „WA4“) um einen neuen Quartiersplatz mit einem zweigeschossigen Quartierszentrum („MK2“) entwickelt und durch eine grüne Wegeverbindung (Festsetzung einer Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern) im Süden ergänzt. Hierdurch wird ein bislang offener, vollversiegelter und unstrukturierter Raum städtebaulich qualitativ gegliedert und stärker durchgrünt. Der Quartiersplatz soll vordergründig den Anwohnenden zur Verfügung stehen und wird daher verkehrsberuhigt angelegt. Er ist lediglich für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung, Lieferverkehr (für das Quartiershaus im „MK2“) und Rettungsdienste zugänglich. Insgesamt wird von einer stadtbildaufwertenden Neustrukturierung ausgegangen, die sich verträglich in die Umgebung einfügen wird.

Gebiete außerhalb des Plangebiets werden nicht erheblich beeinflusst.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Die Umsetzung des Siegerentwurfs des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gesichert. Das städtebauliche Konzept für die Nachnutzung des Busbetriebshofes sowie die angrenzenden Bereiche führt zu einer städtebaulichen Aufwertung des Plangebiets. Neben der städtebaulichen Struktur und Gestaltung sollen dabei besonders auch die öffentlichen Flächen zu einer Verbesserung des Stadtbildes beitragen. Daher wurde im Rahmen der Funktionsplanerarbeit ein Gestaltungshandbuch entwickelt, das ein einheitliches Erscheinungsbild sowohl des Hochbaus als auch der öffentlichen und privaten Freiräume gewährleisten soll. Das Gestaltungshandbuch dient als gestalterische Maßgabe für alle Bauvorhaben innerhalb des Plangebiets und wird Bestandteil der Konzeptausschreibungen für die von städtischer Seite zu vergebenen Baufeldern sowie auch Anlage in entsprechend zu schließenden Kauf- oder städtebaulichen Verträgen.

Auch durch die Erhöhung des Grünanteils durch die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen verbessert sich das Landschafts- und Stadtbild im Plangebiet, das im Bestand von der großflächigen, vollversiegelten Busbetriebshoffläche dominiert worden ist (§ 2 Nummern 25-27 der Verordnung). Die im Bebauungsplan unter § 2 Nummern 16-18 festgesetzte Dachbegrünung trägt zur Verbesserung des Landschaftsbildes und zu einer Wertsteigerung des Freiraums bei.

Ein besonderer Beitrag zur Aufwertung des Landschafts- und Stadtbildes wird durch die Ausweisung des zentralen Quartiersplatzes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geleistet. Dieser Platz bildet das freiräumliche Herzstück des Quartiers und wird als großzügig gestalteter, multifunktionaler Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität konzipiert.

Die geplanten Grünflächen, Aufenthaltsbereiche und die Möglichkeit zur temporären Nutzung als Retentionsraum bei Starkregenereignissen schaffen nicht nur funktionale, sondern auch gestalterische Mehrwerte für das Quartier.

Darüber hinaus tragen die im Plangebiet festgesetzten Gehrechte zur Durchlässigkeit und Erlebbarkeit der öffentlichen Räume bei. Sie ermöglichen eine fußläufige Erschließung und fördern die Vernetzung der verschiedenen Teilbereiche des Quartiers, was das Stadtbild belebt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht. Die Eigentumsgarantie wird insoweit in zumutbarem Umfang beschränkt.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Festsetzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern. Diese Maßnahmen sorgen für eine Begrünung des bislang stark versiegelten und von Infrastruktur dominierten Areals. Die neu geschaffenen Vegetationsstrukturen gliedern das Quartier entlang des Gehrechts in Ost-West-Verbindung, verbessern das Mikroklima und tragen zur ökologischen Aufwertung bei. Insgesamt führen diese Maßnahmen – in Verbindung mit den weiteren Begrünungsfestsetzungen des Bebauungsplans – zu einer deutlichen Verbesserung des Landschaftsbildes und einer städtebaulichen Aufwertung des gesamten Plangebiets.

4.2.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

An der Weidestraße 53/ Ecke Elsastraße befinden sich die Kirche St. Sophien von 1900 (Entwurf: Heinrich Beumer) und das Kloster St. Johannis von 1964/66 (Entwurf Walter Bunsmann, Jörn Rau und Paul-Gerhard Scharf), die als Denkmalensemble geschützt und in die Hamburgische Denkmalliste eingetragen sind. Gemäß §§ 7, 8, 9, 11 DSchG sind Veränderungen genehmigungspflichtig.

Außerhalb des Plangebietes an der Elsastraße Nr. 69 befindet sich ein Etagenhaus von 1905 (Entwurf Th. J. F. Achilles), das hinsichtlich seines Umgebungsschutzes zu beachten ist.

Bodendenkmäler sind im Plangebiet keine bekannt.

Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Festsetzungen für die im Osten direkt an das Denkmalensemble Kirche St. Sophien und Kloster St. Johannis angrenzende Wohnbebauung im Plangebiet orientieren sich an der vorhandenen Bebauung. Damit wird der Umgebungsschutz des Denkmalensembles ausreichend berücksichtigt.

Das außerhalb des Plangebietes liegende Denkmal Elsastraße Nr. 69 befindet sich gegenüber der Schule St. Sophien und der neu geplanten Wohnbebauung („WA3“). Die Bebauung des Schulgrundstücks darf künftig mit vier Geschossen höher werden als im Bestand. Die neue benachbarte Wohnbebauung darf bis zu sechs Geschosse umfassen. Diese Nachverdichtungsmöglichkeiten beeinträchtigen das Ensemble nicht. Bei dem Denkmal Elsastraße Nr. 69 handelt es sich um ein Etagenwohnhaus, das selber eine Höhe von fünf Geschossen hat und durch seine Lage am Rand der Parkanlage Biedermannplatz geprägt wird. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Bebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite den Umgebungsschutz des Denkmals nicht beeinträchtigt oder verletzt.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Durch die oben beschriebenen Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine Vorsorge dafür getroffen, dass der Erhalt der Denkmäler im Plangebiet gesichert wird, der Umgebungsschutz für die Denkmäler im sowie angrenzend an das Plangebiet so weit wie möglich eingehalten wird und die Denkmäler keine Beeinträchtigung erfahren. Bei Umsetzung von Baumaßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft der bestehenden Denkmäler ist das Denkmalschutzamt regelhaft zu beteiligen.

4.2.10 Wechselwirkungen

Vorhabenbedingte Wirkungen, die zu Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern führen können und über die bei den einzelnen Schutzgütern aufgeführten Auswirkungen hinausgehen, sind nach aktuellem Kenntnisstand und bei Umsetzung der definierten Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

4.3 Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

4.3.1 Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten

Für die Bauphase können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten Genehmigungsebenen, sodass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung der Planung wirksam vermieden werden können. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es während der Abriss- und Bauphase zu temporären Lärm-, Licht- und Staubemissionen sowie zu Erschütterungen kommen kann. Für die Umsetzung der Planung ist ein Bodenauftrag und -abtrag sowie in geringem Umfang die Rodung von Gehölzen erforderlich.

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

Zur Art und Menge der Abfälle, die aufgrund der Umsetzung der Planung 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. Auf der Ebene 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. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich auch keine Gebiete oder Anlagen von denen eine derartige Gefahr für die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet ausgeht.

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 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Auf den nach Fortzug des Busbetriebshofes für eine Umnutzung zur Verfügung stehenden zentralen Flächen des Plangebietes soll planungsrechtlich Wohnungsbau ermöglicht werden. Es besteht ein großer Bedarf in der Freien und Hansestadt Hamburg, zusätzlichen Wohnraum bereitzustellen. Die Fortschreibung des „Vertrages für Hamburg - Wohnungsneubau“ sieht in diesem Zusammenhang die Neuentwicklung von etwa 10.000 Wohneinheiten pro Jahr im gesamten Stadtgebiet vor. Auf den Bezirk Hamburg-Nord entfallen davon 1.200 Wohneinheiten, die jedes Jahr geschaffen werden sollen. Unabhängig von der Fortentwicklung und dem Fortbestand des Vertrags bleibt die Wohnraumnachfrage hoch.

Die innerstädtischen Flächen des Bebauungsplangebietes Barmbek-Süd 2 sind aufgrund ihrer zentralen Lage, der guten Anbindung an den ÖPNV sowie der benachbart bestehenden Wohngebiete sehr gut für eine Wohnnutzung geeignet. Daher ergeben sich keine Nutzungsalternativen für das Plangebiet.

Um Alternativen zur Ausnutzbarkeit des Plangebiets und zur Einfügung in die umgebende Bebauung zu erhalten und bewerten zu können, wurde ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. In die Auslobung sind dabei Anforderungen aus Umweltsicht wie der Umgang mit den Verkehrslärmemissionen der umgebenden Straßen, die Einbindung von Grün- und Freiflächen, die Anbindung an das lokale Wegenetz sowie die Kfz-Erschließung der neuen Baugebiete mit der Maßgabe einer Vermeidung bzw. Minimierung von Zusatzbelastungen für die angrenzenden Bestandswohnquartiere eingeflossen und bei der Auswahl des Siegerentwurfs entsprechend untersucht und berücksichtigt worden. Der ausgewählte Entwurf, der die Grundlage für die vorliegende Planung bildet, ist sowohl aus städtebaulichen als auch unter den o.g. Umweltgesichtspunkten als vorteilhaft bewertet worden.

Insgesamt wird die vorliegende Planung den vielfältigen Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung gerecht. Durch die Kombination von Wohn- und Arbeitsnutzungen, die Integration großzügiger Grün- und Freiflächen sowie die Schaffung eines zentralen Quartiersplatzes wird ein urbanes Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität und sozialer Durchmischung geschaffen. Die geplanten Freiräume und Grünstrukturen tragen nicht nur zur ökologischen Aufwertung und Verbesserung des Stadtklimas bei, sondern bieten auch attraktive Erholungs- und Begegnungsräume für die zukünftigen Bewohner:innen und Nutzer:innen des Quartiers.

Der städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb hat sichergestellt, dass die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, der sozialen Infrastruktur sowie der städtebaulichen Einbindung in das Umfeld umfassend berücksichtigt wurden. Die ausgewählte Planung stellt damit eine bestmögliche Nutzung der zentral gelegenen Fläche dar, indem sie die Schaffung dringend benötigten Wohnraums mit einer hohen stadtökologischen und gestalterischen Qualität verbindet. Im Ergebnis wird das Plangebiet zu einem zukunftsweisenden Stadtbau-stein, der sowohl den wohnungswirtschaftlichen Bedarf als auch die Anforderungen an eine lebenswerte, grüne und funktionsgemischte Stadt erfüllt.

4.4.2 Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) unterscheidet sich nicht wesentlich vom Basisszenario, das in den vorherigen Kapiteln für die einzelnen Umweltschutzgüter beschrieben und bewertet wurde.

Nach der Verlagerung der Busbetriebshofffläche wäre unter Beibehaltung des Planrechtes gemäß Durchführungsplan D84A vom 04.04.1961, der für den Bereich Fläche für besondere Zwecke "H.H.A." festsetzt, eine Umnutzung für andere Zwecke nicht möglich. Die Fläche würde ungenutzt brach liegen, was ihrer Bedeutung und Wertigkeit in dieser innerstädtischen Lage in keiner Weise gerecht würde und mit den Grundsätzen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB nicht vereinbar wäre. Statt einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen sind für die Entwicklung der Gemeinden die Möglichkeiten insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen.

4.5 Zusätzliche Angaben

4.5.1 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

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 Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

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

Die Überwachung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebiets erfolgt im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren. Maßnahmen außerhalb des Plangebiets sind nicht erforderlich.

4.5.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Das Mit dem Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 ist aufgrund der Aufgabe des Busbetriebshofes im zentralen Bereich planungsrechtlich eine Neuordnung des Plangebietes beabsichtigt. Die bislang ausgewiesenen Flächen für besondere Zwecke (Kirche) werden in Flächen für den Gemeinbedarf Kirche/ Kloster bzw. Schule/ Kita differenziert. Die bisherigen Wohngebiete werden am Bestand orientiert weiterentwickelt. Für die Flächen für besondere Zwecke (H.H.A.), Geschäftsgebiete mit Ladenflächen, Einstellplätze und erdgeschossige Garagen, die im bisher gültigen, unterliegenden Planrecht (Durchführungsplan D84A) festgesetzt waren, wird eine umfassende Änderung der rechtsgültigen Ausweisungen vorgenommen. Vorgesehen ist insgesamt eine in Teilen am Realbestand orientierte Ausweisung, ansonsten eine Neuausweisung von allgemeinen Wohngebieten, einem urbanen Gebiet,

Kerngebieten, zusätzlicher Straßenverkehrsflächen, teilweise mit besonderer Zweckbestimmung und mehreren mit Gehrecht bzw. mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastenden Flächen. Die bisherigen Straßenflächen werden in Teilen angepasst.

Es liegen Untersuchungen zu den Themen Boden, Lärm, Luftschadstoffe, Artenschutz, Entwässerung und Mobilität vor. Der Untersuchungsraum ist im Wesentlichen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans und ggf. die unmittelbare Nachbarschaft begrenzt.

Standortbezogen ist festzustellen, dass die Wiedernutzbarmachung der als Busbetriebshof genutzten Flächen dem Gebot der Innenentwicklung und einem schonenden Umgang mit Grund und Boden entspricht. Bei Nichtdurchführung der Planung wurde die vor Beginn der Baumaßnahmen in Großteilen des Plangebiets bestehende Brachsituation fortbestehen und der natürlichen Sukzession unterliegen.

Schutzgut Mensch

Im Plangebiet werden Beeinträchtigungen der zukünftigen Nutzungen durch hohe Lärmbelastungen erwartet, welche durch geeignete Schutzmaßnahmen gemindert bzw. vermieden werden. Das Plangebiet ist insbesondere durch die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen Weidestraße und Hamburger Straße hohen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Im Bebauungsplan werden daher Festsetzungen notwendig, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern. Hierzu zählen die verpflichtende Anordnung von Schlafräumen an lärmabgewandten Gebäudeseiten (Blockrandklausel), eine Innenpegelfestsetzung, der Schutz von Außenbereichen sowie Vorgaben zum Schallschutz von gewerblichen Aufenthaltsräumen. In der besonders lärmkritischen Ecksituation Hamburger Straße/ Weidestraße wird eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Durch das Planvorhaben entsteht ein Mehrverkehr, der zu Pegelerhöhungen führt, die mehrheitlich unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. An der Berthastraße wird eine Pegelerhöhung von 3,3 dB prognostiziert. Die zur Straße ausgerichteten Fassaden haben aber überwiegend entweder keine Fenster oder hinterliegenden Schlafräume bzw. sind gewerblich genutzt. Lediglich die Berthastraße Nr. 9 könnte betroffen sein. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch weder am Tag noch nachts überschritten. Eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV liegt zudem bereits in der Bestandssituation vor. Insgesamt ist aufgrund des hochwertigen Wohnumfelds und der Ausprägung der Berthastraße als Wohnstraße nicht von unzumutbaren Verhältnissen auszugehen. Vielmehr trägt der Mesterkamp durch seine städtebauliche Konzeption, die Sicherung von sozialer Infrastruktur, der Schaffung von Flächen für neue Dienstleistungs-, Versorgungs- und Gastronomieangebote insgesamt zu einer Qualitätssteigerung auch für das nachbarschaftliche Umfeld bei.

Eine ausreichende Versorgung mit Sonnen- oder Tageslicht ist im Plangebiet im Hinblick auf die in den unterschiedlichen Baufeldern vorgesehenen Nutzungen gewährleistet. Erhebliche Verminderungen der Besonnung von Gebäuden in der Nachbarschaft des Plangebiets werden nicht begründet.

Mit der Durchführung der Planung und der städtebaulichen Neuordnung des Plangebiets sind keine relevanten Veränderungen hinsichtlich Erschütterungssituation zu erwarten. Auch nach Umsetzung der geplanten Bebauung verbleibt die Situation im Hinblick auf potenzielle Erschütterungsquellen unverändert.

Durch die Planung ergeben sich insgesamt neue Wohn- und Arbeitsstätten sowie neue Gastronomie-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote für den Menschen. Gleichzeitig werden neue Wegeverbindungen und insbesondere mit dem Quartiersplatz ein Ort der Begegnung geschaffen.

Schutzgut Luft

Die Untersuchung der Luftschadstoffbelastung für das Plangebiet belegt, dass die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sowohl im Bestand als auch im Planfall unter den jeweils geltenden Grenzwerten der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegen. Hinsichtlich der NO₂-Konzentration wird an den Gebäuden innerhalb des Geltungsbereichs der Grenzwert der 39. BImSchV ebenfalls unterschritten. Für die bestehenden Wohngebäude auf den gegenüberliegenden Straßenseiten ergeben sich keine relevanten Mehrbelastungen. Entsprechend den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung sind für den Bebauungsplan keine Schutzmaßnahmen gemäß „Hamburger Leitfaden - Luftschadstoffe in der Bauleitplanung (2011)“ erforderlich. Erhebliche lufthygienische Auswirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten.

Schutzgut Klima

Dem Schutzgut Klima wird aufgrund des bisher hohen Versiegelungsgrades und des geringen Grünflächenanteils eine große Bedeutung im Plangebiet beigemessen. Der Anteil an sogenannten bioklimatischen Belastungsbereichen ist hoch, wohingegen klimatisch ausgleichend wirkende Räume in Form von Grün- und Freiflächen gering sind. Die Umsetzung des Bebauungsplans führt bezogen auf das gesamte Plangebiet zu einer Teilentsiegelung des Gebietes. Hierdurch kann der kleinklimatisch wirksame Vegetationsanteil im Gebiet erhöht werden. Eine Verbesserung des Kleinklimas ist zudem durch die Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen, insbesondere zur Dachbegrünung vorgesehen. Gleichzeitig wird auch über die Festsetzung von Retentionsgründächern und einer oberflächigen, naturnahen Rückhaltung von Niederschlagswasser zur Starkregenvorsorge beigetragen. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut werden nicht erwartet und Effekte durch die benannten Festsetzungen gemindert.

Schutzgut Boden, Fläche

Das Plangebiet unterliegt einer starken urbanen Prägung mit einer dichten 3- bis 6-geschossigen Wohn- und Gewerbebebauung aus teilweise unterschiedlichen Jahrzehnten, einem hohen Versiegelungsgrad und einem verhältnismäßig geringen Grünflächenanteil. Der ehemalige Busbetriebshof der Hamburger Hochbahn AG stellte sich bisher als vollständig versiegelte, für die Öffentlichkeit nicht zugängliche große "Freifläche" dar, die eine trennende Wirkung auf den Gesamtbereich ausübt und nicht in das städtebauliche Umfeld integriert ist. Durch die mit diesem Bebauungsplan einhergehende Umwandlung bestehender, bereits versiegelter Siedlungsflächen kann ein zusätzlicher Flächenverbrauch für die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum vermieden werden. Die wertvolle, innerstädtische Fläche erhält eine Nutzung, die ihrer hohen Wertigkeit entspricht und den Maßgaben einer gemeindlichen Innenentwicklung folgt. Da die Fläche im Bestand vollflächig versiegelt war und im Rahmen der Planung entsiegelte Bereiche entstehen, ergibt sich kein Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Boden, sodass keine externen Ausgleichsflächen erforderlich sind.

Bestehende Altlasten, die anthropogene Überformung und die Versiegelungen schränken die natürlichen Bodenfunktion (z.B. Wasser- und Nährstoffkreisläufe) stark ein und bedingen eine mittlere Bedeutung für das Schutzgut, ebenfalls mit Potenzial zu Aufwertung der Bestandssituation. Im Bereich des Plangebietes lag eine Reihe von Hinweisen auf altlastverdächtige Nutzungen vor. Die Untersuchung relevanter Teilflächen zeigte jedoch nur untergeordnete Belastungen der anthropogenen Auffüllung mit Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Diese Belastungen bewegen sich überwiegend unterhalb der einschlägigen Prüfwerte der BBodSchV. Nach § 9 Absatz 5 Nummer

3 BauGB als „besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt“ zu kennzeichnen- den Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Schutzgut Wasser

Eine in Teilen fehlende Überdeckung des Grundwassers und grundsätzliche hohe Neubildungsraten, die jedoch durch den hohen Versiegelungsanteil eingeschränkt werden, sowie fehlende Oberflächengewässer führen zu einer maximal mittleren Bedeutung des Plangebietes für das Schutzgut Wasser. Zur Verbesserung des Wasserhaushalts ist eine Teilversickerung des anfallenden Oberflächenwassers im Gebiet beabsichtigt. Im Plangebiet wird durch die gezielte Reduzierung der Versiegelung, die Schaffung von Grün- und Freiflächen sowie die Festsetzung von Dachbegrünungen und Retentionsmaßnahmen eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung sichergestellt. In Bereichen mit hoher baulicher Dichte bzw. besonderer städtebaulicher Konzeption, wie im urbanen Gebiet und im WA4, sorgen verpflichtende Retentionsgründächer für eine effektive Zwischenspeicherung und verzögerte Ableitung des Regenwassers. In anderen Baugebieten erfolgt, sofern das Wasser nicht genutzt oder versickert wird, die Rückhaltung oberflächlich und naturnah über Mulden, Rinnen oder Rückhaltebecken oder Retentionsgründächer. Diese Maßnahmen entlasten die Entwässerungsinfrastruktur, fördern den natürlichen Wasserkreislauf und tragen zur Anpassung an Starkregenereignisse bzw. den Klimawandel bei. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut werden nicht erwartet.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Mit der umstrukturierenden Ersatz-/ Neubebauung sind in Teilbereichen eine Überbauung und Neuversiegelung von Garten-/ Grünflächen und damit Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen verbunden. Dies stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Eingriffsregelung ist anzuwenden. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass mit dem Vorhaben im Plangebiet gleichzeitig eine Teilentsiegelung von derzeit vollversiegelten oder überbauten Busbetriebshofflächen vorgesehen ist. Daher ist die Gesamtbilanz sowohl für die Schutzgüter Fläche als auch Boden positiv.

Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen hat das Plangebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, des hohen Bebauungsanteils und des geringen Anteils an Vegetation eine untergeordnete Bedeutung. Die biologische Vielfalt ist dementsprechend eingeschränkt. Einzig der vorhandene Baumbestand an der Weidestraße und der Berthastraße sowie zwischen der Bebauung kann als wertgebend bezeichnet werden und bewirkt eine raumbildende Durchgrünung dieser Bereiche. Dieser Baumbestand kann bei Umsetzung der Planung annähernd vollständig erhalten werden. Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes sind 37 Bäume von einer Rodung betroffenen, bei 28 weiteren Bäumen ist der Erhalt in der weiteren Ausführungsplanung zu prüfen. Die Bäume befinden sich überwiegend an der Ecke Weidestraße/ Hamburger Straße sowie dem zugehörigen Straßenraum. Die Regelungen der Hamburger Baumschutzverordnung sind anzuwenden.

Die positive Bilanzierung der Planung nach Staatsräte-Modell zeigt, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes zu einer Verbesserung der Situation für Boden und Pflanzen und Tiere im Plangebiet sorgt.

Die Belange des besonderen Artenschutzes sind für Vögel sowie für Fledermäuse und den Nachtkerzenschwärmer zu berücksichtigen. Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Entsprechend dem Artenschutzfachbeitrag und Aktualisierung sind folgende artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen umzusetzen, um Verbotstatbestände zu vermeiden:

- Um die Tötung von Individuen zu vermeiden, sind Gehölzrodungs-, Vegetationsräumungs- und Gebäudeabrissarbeiten im Winterhalbjahr (1.10. bis 28./29.2.) durchzuführen. Ist ein Gebäudeabriss im Sommer nicht zu vermeiden, so ist eine Brutansiedlung vor Beginn der Brutzeit durch Vergrämnungs- und Abwehrmaßnahmen zu vermeiden.
- Während der Brutperiode des Flussregenpfeifers ist von baulichen Aktivitäten im Umfeld von Gebäude Berthastraße 6 abzusehen. Sollten Krane gestellt werden, ist darauf zu achten, dass die Schwenkbereiche außerhalb der Effektdistanz liegen. Sind Bauaktivitäten im Umfeld des potenziellen Brutstandortes während der Brutperiode des Flussregenpfeifers unumgänglich, kann eine Vergrämnung vorgesehen werden.
- Für die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätte von Vögeln im von der Planung betroffenen Bereich sind vor Realisierung der Planung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme vorhandene Nistkästen umzusetzen. Außerdem sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt drei für Nischenbrüter geeignete Nistkästen an Gebäuden im Plangebiet oder in einem Umkreis von 500 m anzubringen.
- Vor einem Abriss sind die Gebäude und Gehölze mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) unmittelbar vorher auf aktuelle Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen oder anderen Tieren zu überprüfen. Werden im Zuge der Kontrolle Quartiere festgestellt, ist für jedes Quartier, dass verloren geht, ein vorgezogener Ausgleich umzusetzen.
- Es wurden keine größeren Vorkommen von Futterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers nachgewiesen. Durch den Nachweis von Einzelexemplaren wird eine mittelfristige Entwicklung von für den Nachtkerzenschwärmer geeigneten Beständen jedoch als möglich eingestuft. Um die Ausbildung größerer Vorkommen von Futterpflanzen und eine Ansiedlung des Nachtkerzenschwärmers zu verhindern, sollte eine fachkundige Mahd mit anschließender Kontrolle der Flächen vorgesehen werden.
- Zur Vermeidung von Vogelschlag sind Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen erkennbar für das Vogelauge zu strukturieren bzw. als Hindernis sichtbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassade größer als 75 % ist oder zusammenhängende Glasflächen mit Glasscheiben von größer 6 m² vorgesehen sind. Dieses gilt nicht für Schaufenster im Erdgeschoss.
- Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Außenleuchten zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur von maximal 3000 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 Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig. Die Außenbeleuchtung ist auf das zur verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen notwendige Maß zu beschränken.

Schutzgut Landschaft/ Stadtbild

Mit dem Bebauungsplan ist nach Aufgabe des Busbetriebshofes eine Aufwertung des Plangebietes vorgesehen. Das bislang eingezäunte Gelände des ehemaligen Busbetriebshofes

wird künftig über die neuen Straßen und Wege für die Öffentlichkeit zugänglich. Eine stärkere Durchgrünung, die Herrichtung eines grünen Quartiersplatzes und einer grünen Wegeverbindung mit Anschluss an die westlich der Elsastraße gelegene Parkanlage werden das Stadt- und Landschaftsbild auf und erhöhen zudem den Freizeit- und Erholungswert für die Anwohner:innen. Insgesamt wird aufgrund der am Bestand orientierten aufgelockerten Baustruktur davon ausgegangen, dass sich die Neubebauung verträglich in das Umfeld integrieren wird. Entsprechendes wird auch für die höhere, geschlossene Bebauung entlang der Hamburger Straße angenommen. Das Landschafts-/Stadtbild wird durch die Umsetzung der Planung verbessert.

Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine Vorsorge dafür getroffen, dass der Erhalt des Denkmalensembles Kirche St. Sophien/ Kloster St. Johannis im Plangebiet gesichert wird, der Umgebungsschutz für die Denkmäler im sowie angrenzend an das Plangebiet so weit wie möglich eingehalten wird und die Denkmäler keine Beeinträchtigung erfahren.

5 Planinhalt und Abwägung

Das städtebauliche Konzept, das auf dem Ergebnis des 2016/ 2017 durchgeführten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs beruht, sieht auf dem ehemaligen Gelände der Hamburger Hochbahn ein neues Quartier vor, das bei Aufnahme der benachbarten Bebauungsstrukturen eine eigenständige Identität herausbilden kann. Die Wohnnutzung wird in fünf- und sechsgeschossigen Zeilen und Punkthäusern um einen verkehrsberuhigten Quartiersplatz angeordnet. Entlang der Hamburger Straße werden gewerbliche und Wohnnutzungen in größeren Hof- und Blockstrukturen mit sechs Geschossen in einem urbanen Gebiet untergebracht. Ein städtebaulicher Hochpunkt ist an der Kreuzung Hamburger Straße/ Weidestraße geplant. Das neue Wohnquartier soll von der Weidestraße über die bisherige Zufahrt des Busbetriebshofes und von der Elsastraße aus erschlossen werden. Dabei sollen Durchgangsverkehre vermieden werden. Der zentrale Bereich soll verkehrsberuhigt gestaltet werden und als städtischer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität die Mitte des neuen Quartiers bilden. Hier ist auch ein Gebäude für gemeinschaftliche Nutzungen vorgesehen („MK2“). Die gewerbliche Nutzung bzw. die verkehrliche Anbindung des urbanen Gebiets (MU) erfolgt über die Planstraße 2, wie auch über Gehwegüberfahrten direkt an die Nebenfahrbahn der Hamburger Straße. Die verkehrliche Anbindung des Kerngebietes „MK1“ erfolgt über die Berthastraße.

Die an der Weidestraße und der Berthastraße bestehende Wohnbebauung soll im Grundsatz erhalten werden. Um Entwicklungsspielräume zu ermöglichen, bietet der Bebauungsplan dort, wo es städtebaulich passend ist, Möglichkeiten für bauliche Ergänzungen oder Erweiterungen. Entlang der Weidestraße ist ein Baufeld ausgewiesen, welches zwischen dem Gebäudebestand und der neuen Raumkante des urbanen Gebiets vermittelt. Gleichzeitig wird damit dem Straßenbaumbestand Rechnung getragen. Auch für die Gemeinbedarfsfläche der Schule/ Kita im Nordwesten des Plangebiets werden bauliche Entwicklungsspielräume ermöglicht, während die denkmalgeschützte Kirche St. Sophien und das Kloster St. Johannis bestandsgemäß festgesetzt werden. Um den Bedarf des Quartiers sowie des Umfeldes zu decken, ist die Unterbringung von zwei Kindertagesstätten im Plangebiet vorgesehen. Diese werden durch die SAGA und über einen Grundstücksvertrag mit einem privaten Grundeigentümer gesichert.

Der Bezirk Hamburg-Nord strebt an, mit dem neuen Quartier „Mesterkamp“ einen Wohn-, Arbeits- und Begegnungsort im Sinne einer inklusiven Stadtentwicklung zu schaffen. In Anlehnung an die UN-Behindertenrechtskonvention versteht das Bezirksamt darunter eine Stadtentwicklung, die es Menschen ermöglicht, unabhängig von ihren individuellen Einschränkungen, in städtischen Quartieren zu wohnen und am gesellschaftlichen und nachbarschaftlichen Leben teilzuhaben. Wo möglich und sinnvoll sollen Interessen, Wünsche und Bedarfe unterschiedlicher Nutzergruppen durch Beteiligungsverfahren einbezogen werden. Die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Wohnungen und des öffentlichen Raumes sowie die Einbindung sozialer Einrichtungen sollen sich nach Möglichkeit an einer solch inklusiven Stadtentwicklung ausrichten.

5.1 Allgemeine Wohngebiete

5.1.1 Art der baulichen Nutzung

Im Plangebiet werden die Bereiche, die im Bestand bereits wohnbaulich genutzt werden sowie die neu zu entwickelnden Flächen, die überwiegend einer Wohnnutzung dienen sollen, als allgemeine Wohngebiete (WA) gemäß 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) festgesetzt, um die hier vorhandene Wohnnutzung zu sichern bzw. die angestrebte Wohnnutzung zu ermöglichen. Zur eindeutigen Zuordnung und Beschreibung der verschiedenen Wohngebiete werden diese mit „WA1“ bis „WA5“ bezeichnet.

Die allgemeinen Wohngebiete sollen vorrangig dem Wohnen dienen. Es sind neben Wohngebäuden jedoch regelhaft auch der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Dadurch sollen Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung entstehen und im Gebiet Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in enger Verzahnung mit der Wohnnutzung geschaffen werden können.

Im Plangebiet sollen auch familiengerechte Wohnungen entstehen. Aus diesem Grund wird ein Bedarf für Kindertagesstätten (Kita) entstehen. Da vorhandene Kapazitäten an Kitaplätzen in der Umgebung des Plangebiets weitestgehend erschöpft sind, ist für die geplante Wohnbebauung mit insgesamt rund 450 angestrebten Wohneinheiten die Einrichtung von zwei Kindertagesstätten mit einer Kapazität von jeweils 60 Plätzen vorgesehen. Dafür ist ein Flächenbedarf je Standort von ca. 480 m² Bruttogeschossfläche (BGF) sowie eine eigene direkt angeschlossene Außenspielfläche von 6 m² je Kind vorzusehen. Die Kindertagesstätten werden im Funktionsplan in den Erdgeschossen sowie zugeordneten Außenflächen von je einem Neubau in den allgemeinen Wohngebieten „WA2“ und „WA3“ vorgesehen. Dies wird entsprechend im Rahmen der Grundstücksvergabe gesichert. Kindertagesstätten sind im allgemeinen Wohngebiet als soziale Wohnfolgenutzungen generell zulässig, eine Ausweisung von Gemeinbedarfsflächen ist daher nicht notwendig.

Die nach § 4 Absatz 3 Baunutzungsverordnung in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, d.h. „Betriebe des Beherbergungsgewerbes“, „sonstige nicht störende Gewerbebetriebe“, „Anlagen für Verwaltungen“, „Gartenbaubetriebe“ und „Tankstellen“ sollen ausgeschlossen werden.

§ 2 Nummer 1: „In den allgemeinen Wohngebieten werden Ausnahmen nach § 4 Absatz 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) ausgeschlossen.“

Die Festsetzung dient der Sicherung der angestrebten Nutzungsstruktur in den allgemeinen Wohngebieten. Hier soll überwiegend eine Wohnnutzung mit geringem Störpotenzial entstehen. Die nach § 4 Absatz 3 BauNVO möglichen Ausnahmen würden dem entgegenwirken, da sie typischerweise zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr, Lieferverkehre oder Betriebsgeräusche nach sich ziehen. Insbesondere Betriebe des Beherbergungsgewerbes (z. B. Hotels oder Pensionen) führen häufig zu erhöhtem Personenverkehr, Parkdruck und nächtlichen Aktivitäten, die mit der Wohnruhe unvereinbar sind. Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen können zwar im Einzelfall geringe Störungen verursachen, führen aber regelmäßig zu einem überdurchschnittlichen Besucher- und Lieferverkehr, der sich negativ auf die Wohnqualität auswirkt. Solche Nutzungen sind im Quartier „Mesterkamp“ vielmehr in den urbanen Gebieten bzw. insbesondere im Kerngebiet „MK1“ möglich, wo eine höhere Nutzungsdurchmischung gewünscht und planungsrechtlich verträglich ist. Gartenbaubetriebe sind in der Regel flächenintensiv und mit betrieblichem Verkehr, Lager- oder Abstellflächen verbunden, die in einem kompakten, urbanen Wohnquartier städtebaulich nicht integrierbar sind. Tankstellen erzeugen – neben der verkehrlichen Belastung – typischerweise auch Lärm-, Geruchs- und Lichtemissionen, die mit der sensiblen Wohnnutzung nicht vereinbar sind. Darüber hinaus widersprechen Tankstellen dem angestrebten Charakter eines weitgehend autoarmen Quartiers. Der Ausschluss ist auch versorgungstechnisch vertretbar, da im näheren Umfeld (z. B. an der Dehnhaiide) bereits Tankstellenstandorte bestehen und somit eine ausreichende Grundversorgung gewährleistet bleibt. Insgesamt wird durch den Ausschluss dieser Nutzungen eine klare funktionale Differenzierung innerhalb des Plangebiets erreicht, die Konflikte zwischen Wohnen und sonstigen Nutzungen vermeidet und die städtebauliche Entwicklungsabsicht eines ruhigen, sozial durchmischten und nachhaltigen Wohnquartiers sichert.

Publikumsorientierte und belebende Nutzungen werden in den allgemeinen Wohngebieten gezielt festgesetzt. Um insbesondere den Quartiersplatz in seiner Funktion als sozialen Treffpunkt zu stärken, soll in den Gebäuden, die die nördliche und östliche Platzkante bilden (im „WA2“ und „MU“), in den Erdgeschosszonen das Wohnen ausgeschlossen werden. Hier ist die Ansiedlung von kleineren Läden, Gastronomie-, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben angestrebt, die durch publikumswirksame Nutzungen zur Belebung und sozialen Aktivierung des Platzes beitragen. Ziel ist es, an dieser Stelle den Rahmen für ein lebendige und identitätsstiftende Quartiersmitte zu schaffen, die sowohl den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern als auch der Nachbarschaft zugutekommt. Die gezielte Fokussierung von Aufenthalts- und Versorgungsangeboten am Platz sorgt für Vielfalt und urbane Qualität. Aus diesem Grund wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 2: „Im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ und im urbanen Gebiet sind in den mit „(a)“ bezeichneten Bereichen Wohnungen in den Erdgeschossen unzulässig.“

Es ist das Ziel des Hamburger Senats, den geförderten Mietwohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu stärken. Gemäß dem 2021 erneuerten „Bündnis für das Wohnen“ sollen von den jährlich mindestens

10.000 zusätzlichen Wohnungen 35 % als geförderte Mietwohnungen errichtet werden. Damit soll die Wohnraumversorgung insbesondere in innerstädtischen Lagen und im preisgünstigen Segment langfristig gesichert werden.

Im Stadtteil Barmbek-Süd zeigt sich der für Hamburg typische Mangel an preisgünstigen Wohnungen besonders deutlich. Aufgrund der innenstadtnahen Lage, der guten Erreichbarkeit und der attraktiven Infrastruktur besteht eine hohe Nachfrage. Die Angebotsmieten sind zwischen 2012 und 2023 um rund 49 % gestiegen (von 10,53 €/m² auf 15,66 €/m²) und damit stärker als im stadtweiten Durchschnitt (+44 %). Parallel dazu erhöhten sich die Kaufpreise für Eigentumswohnungen im Zeitraum 2014 bis 2023 um 104 % (Hamburg: +92 %). Diese Entwicklung verdeutlicht die anhaltende Aufwertungs dynamik im Quartier. Der Anteil an öffentlich geförderten Beständen liegt 2024 mit rund 5,4 % (1.247 Wohnungen von 23.097) unter dem Hamburger Durchschnitt von 7,9 %. Bis 2030 werden voraussichtlich rund 23 % dieser geförderten Einheiten aus der Bindung fallen, wodurch sich der Druck auf den lokalen Wohnungsmarkt weiter verstärkt. Gleichzeitig liegen die Neuvertragsmieten deutlich über den Bestandsmieten, sodass Haushalte mit niedrigeren und mittleren Einkommen zunehmend Schwierigkeiten haben, eine bezahlbare Wohnung im Stadtteil zu finden.

Vor diesem Hintergrund kommt der Sicherung und Schaffung von preisgünstigem Wohnraum im Plangebiet eine besondere städtebauliche Bedeutung zu. Ziel ist es, die soziale Durchmischung im Quartier zu erhalten bzw. zu sichern. Um dieses Ziel auch planungsrechtlich zu unterstützen, wird für die allgemeinen Wohngebiete gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 7 BauGB folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 9: „In den allgemeinen Wohngebieten sowie im urbanen Gebiet sind bei Neubau oder wesentlichen baulichen Änderungen, durch die zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, für mindestens 35 vom Hundert der neu errichteten Wohnungen nur solche Wohnungen zulässig, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten.“

Mit dieser Festsetzung wird beabsichtigt, die wohnungspolitischen Ziele des Senats – insbesondere den Anteil von 35 % förderfähiger Mietwohnungen – auch im Bebauungsplan planungsrechtlich einzubringen. Eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln und die daraus resultierenden Mietpreis- und Belegungsbindungen können durch den Bebauungsplan nicht vorgeschrieben werden. Mit der Festsetzung wird jedoch sichergestellt, dass die baulichen Voraussetzungen für eine Förderung geschaffen werden und die intendierte soziale Durchmischung des Quartiers planerisch abgesichert wird.

Die Festsetzung gilt für Neubauten sowie für bauliche Änderungen, durch die neuer Wohnraum geschaffen wird. Bauliche Änderungen, die bestehende gewerbliche Nutzungen bzw. Nicht-Wohnnutzungen betreffen, lösen die Erfordernisse dieser Festsetzung hingegen nicht aus.

5.1.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Für die neu zu überplanenden Bereiche innerhalb des ehemaligen Busbetriebshofes liegt ein städtebauliches Konzept vor, das die Grundlage für die Festsetzungen in den allgemeinen Wohngebieten „WA2“, „WA3“ und „WA4“ bildet. Diese Bereiche stellen den Schwerpunkt der Neubauentwicklung dar.

Demgegenüber beziehen sich die allgemeinen Wohngebiete „WA1“ und „WA5“ sowie die nördlichen Teilflächen des „WA2“ im Wesentlichen auf den vorhandenen Gebäudebestand

entlang der Weidestraße und der Berthastraße. Hier wird die bestehende Bebauungsstruktur durch die Festsetzungen aufgenommen, planungsrechtlich gesichert und behutsam ergänzt, um eine städtebaulich verträgliche Einbindung in das neue Quartier zu gewährleisten.

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung wird die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) als Höchstmaß und die Zahl der zulässigen Vollgeschosse (teilweise zwingend) festgesetzt. Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) wird verzichtet, da die getroffenen Regelungen insgesamt einen ausreichenden Rahmen für die Bestimmung der baulichen Dichte im Plangebiet setzen.

Allgemeines Wohngebiet „WA1“

Im allgemeinen Wohngebiet „WA1“ befinden sich zwei Baufelder. Nördlich ist im Bestand eine viergeschossige Wohnzeile mit einem dreigeschossigen Winkelbau an der Weidestraße (Hausnummern 45–51, Flurstück 1599) verortet. Im südlichen Bereich liegt eine Teilfläche des Gewerbehofs Weidestraße 43a (Flurstück 2898), die nun als allgemeines Wohngebiet überplant wird. Für das Baugebiet ist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Damit wird der in § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete vorgesehene Orientierungswert eingehalten. Die GRZ wird als städtebaulich angemessen erachtet, da sie eine maßvolle bauliche Dichte gewährleistet und zugleich ausreichende Frei- und Erschließungsflächen ermöglicht. Der überbaubare Bereich orientiert sich auf dem nördlichen Flurstück 1599 an der vorhandenen Bebauungsstruktur. Das Baufenster wird – in Anlehnung an die benachbarten Neubauflächen – mit einer Gebäudetiefe von rund 13 m festgesetzt, um im Falle eines Gebäudeabgangs eine bauliche Einheitlichkeit und zeitgemäße Grundrisse zu ermöglichen. Es werden fünf Vollgeschosse festgesetzt, um eine maßstäbliche Angleichung an die Neubauten im Umfeld zu erreichen und die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum, z.B. durch Aufstockungen, zu unterstützen. Die städtebauliche Verträglichkeit, auch im Hinblick auf das benachbarte Denkmal (Kirche), bleibt gewahrt.

Die Festsetzungen für das südliche Flurstück 2898 orientieren sich am zugrunde liegenden städtebaulichen Konzept. Hier wird eine zwingend fünfgeschossige Bebauung festgesetzt, um eine klare Raumkante zu schaffen und eine Nachverdichtung im Sinne des städtebaulichen Konzepts zu sichern. Auf die Festsetzung einer Bauweise wird insgesamt verzichtet, da die Baugrenzen und die Zahl der Vollgeschosse einen hinreichenden Rahmen für die angestrebte bauliche Entwicklung bieten. Es ist jedoch gewünscht, dass der südliche Baukörper geschlossen an die Grundstücksgrenze (zum Flurstück 7311) herangeführt wird, um dem städtebaulichen Konzept Rechnung zu tragen. Für das Flurstück 2898 setzt der Durchführungsplan D 84 A vom 4. April 1961 (GVBl. 1961, S. 133), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 511, 513) derzeit eingeschossiges Gewerbe fest. Mit der Neufestsetzung als allgemeines Wohngebiet mit fünf Vollgeschossen wird die bisherige Nutzungsmöglichkeit deutlich aufgewertet. Ein Planungsschaden im Sinne des § 42 BauGB ist daher nicht zu erwarten.

Allgemeines Wohngebiet „WA2“

Das allgemeine Wohngebiet „WA2“ umfasst zwei Baufelder: Im Norden entlang der Weidestraße wird der vorhandene Wohnungsbestand eingefasst (Flurstücke 2899, 5093 und 5258). Im südlich gelegenen Baufeld am Quartiersplatz (Flurstück 2898 und Teile des Flurstücks 7319) ist eine Neubebauung vorgesehen.

Im nördlichen Bereich des allgemeinen Wohngebiets „WA2“ befinden sich an der Weidestraße zwei aneinandergebaute Wohngebäude mit vier und fünf Geschossen sowie ein winkelförmiges Wohngebäude mit fünf Geschossen (Weidestraße 19–41). Der überbaubare Bereich umfasst den vorhandenen Gebäudebestand und wird um eine ergänzende Bauflucht entlang der Weidestraße erweitert. Damit wird im Falle eines Gebäudeabgangs oder einer Umstrukturierung die Möglichkeit geschaffen, die Straßenflucht des Bestands aufzunehmen, die bauliche Struktur zu schließen und zur Bauflucht des urbanen Gebiets zu vermitteln. Es sind maximal fünf Vollgeschosse festgesetzt. Dadurch wird eine vertragliche Ergänzung der vorhandenen Bebauung (z.B. durch Aufstockung) sowie die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in einem Teilbereich ermöglicht. Das Baufeld ist so bemessen, dass im Falle einer Neubebauung auch Nutzungen nach § 4 Absatz 2 Nummer 2 BauNVO (nicht störende gewerbliche Nutzungen) im Erdgeschoss aufgenommen werden können, ohne den wohnbaulichen Charakter zu beeinträchtigen. Dies dient potenziell dazu zur Belebung der Weidestraße, zur Stärkung der wohnortnahen Versorgung und zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beizutragen. Gleichzeitig soll bei dieser Entwicklung ein geschützter Innenhofbereich entstehen. Die Einbeziehung der bestehenden Gebäude in den überbaubaren Bereich stellt sicher, dass ein Planungsschaden ausgeschlossen ist und die bisherige Nutzungsmöglichkeit sowie bauliche Erweiterungsoption gewahrt bleibt. Ein Abgang der vorhandenen Bausubstanz ist derzeit nicht absehbar und auch unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung und des Erhalts grauer Energie (in Bausubstanz gebundene Treibhausgasemissionen) nicht anzustreben. Durch die Festsetzung des überbaubaren Bereichs wird sowohl der Erhalt des Bestandes als auch eine bauliche Umstrukturierung ermöglicht. Die Festsetzungen sind insgesamt mit der vorhandenen Bebauung und der Nachbarschaft verträglich und führen zu keiner Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse.

Die Baugrenze entlang der Weidestraße ist so gestaltet, dass bestehenden Straßenbäumen Rechnung getragen wird. Die Belange des Baumschutzes werden im Detail auf der nachgelagerten Genehmigungsebene durch die Hamburgische Baumschutzverordnung geregelt. Bei der Planung der Ober- und Untergeschosse ist der bestehende Straßenbaumbestand besonders zu berücksichtigen. Die Bäume sind ein wesentlicher Bestandteil der urbanen Grüninfrastruktur und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Aufwertung des Stadtbildes. Eingriffe in die Baumkronen durch die Obergeschosse sind zu vermeiden; ebenso ist sicherzustellen, dass die Untergeschosse so geplant werden, dass die Wurzelbereiche der Bäume unbeschädigt bleiben. Die nachhaltige Integration des bestehenden Baumbestands in die städtische Struktur wird hierdurch gewährleistet.

Das südliche Baufeld des „WA2“ umfasst Teile des im Durchführungsplan D 84 A vom 4. April 1961 (GVBl. 1961, S. 133), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 511, 513), als eingeschossige Gewerbefläche festgesetzten Grundstücks (Flurstück 2898) sowie Teile des ehemaligen Busbetriebshofes (Flurstück 7319). Die Planungsziele für diesen Bereich haben sich auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes weiterentwickelt. Ziel ist es, den Quartiersplatz im Norden städtebaulich zu fassen, das Quartier zu beleben und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Eine Fortführung der gewerblichen Nutzung an diesem Standort würde künftig eine Insellage zwischen bestehender und geplanter Wohnbebauung erzeugen und Nutzungskonflikte begünstigen. Das städtebauliche Konzept sieht

daher eine Aufgabe der gewerblichen Nutzung an dieser Stelle und eine Verlagerung entsprechender Funktionen in das urbane Gebiet entlang der Hamburger Straße vor. Dadurch wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Quartiers ermöglicht.

Der durch baukörperbezogene Baugrenzen klar definierte Baukörper übernimmt eine wichtige funktionale und gestalterische Rolle, da er die nördliche Einfassung des Quartiersplatzes bildet und zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen soll. Gegenüber dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept wurden Baukörperstellung und -ausbildung leicht angepasst, um eine bessere räumliche Fassung des Platzes sowie eine höhere städtebauliche Dichte bei gleichzeitig verträglicher Einfügung in das Umfeld zu erreichen. Das Baufeld weist eine zwingend festgesetzte Geschossigkeit auf, um die gewünschte städtebauliche Dichte und Höhenstaffelung sicherzustellen. Westlich und östlich sind jeweils sechs Geschosse vorgesehen, während der mittlere Abschnitt fünf Geschosse aufweist. Zur Förderung einer Mischnutzung mit gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss und zur Ermöglichung zeitgemäßer Grundrisslösungen werden Baukörpertiefen von 16,50 m bzw. 13 m festgesetzt. Diese Festsetzungen gewährleisten sowohl eine wirtschaftliche Realisierbarkeit als auch eine ausreichende Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen. Vorgärten sind hier nicht vorgesehen, um einen direkten Übergang in den öffentlichen Raum zu ermöglichen und den urbanen Charakter des Quartiersplatzes zu unterstreichen. Durch die Aufgabe der bisherigen Nutzungen entsteht kein Planungsschaden, da eine adäquate Nachnutzungsmöglichkeit besteht und die Festsetzungen die städtebauliche und wirtschaftliche Wertigkeit des Standortes insgesamt erheblich erhöhen.

Im „WA2“ wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Damit wird der nach § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) für allgemeine Wohngebiete festgelegte Orientierungswert geringfügig überschritten. Dies ist maßgeblich durch die entsprechenden, teils kleinteiligen Grundstückszuschnitte begründet. Die Neubebauung fügt sich in die städtebauliche Dichte der angrenzenden Wohngebiete ein. Auf die Festsetzung einer Bauweise wird verzichtet, da durch die übrigen Ausweisungen ein ausreichender städtebaulicher Rahmen gegeben ist. Eine Überschreitung des in § 17 BauNVO genannten Orientierungswertes ist aufgrund der nachfolgend benannten Gründe städtebaulich gerechtfertigt:

- Durch die Konzentration der baulichen Nutzung innerhalb des infrastrukturell gut erschlossenen Stadtteils Barmbek-Süd kann eine bauliche Nutzung bisher nicht genutzter Flächen im Außenbereich gemindert und somit ein schonender Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Absatz 2 BauGB sichergestellt werden. Damit wird der städtebaulichen Leitlinie des flächensparenden Bauens sowie auch dem Innenentwicklungsanspruch des Bundesgesetzgebers gemäß § 1 Absatz 5 BauGB Rechnung getragen.
- Durch die festgesetzte Dichte kann ein effektiver Beitrag zur Befriedigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung entsprechend § 1 Absatz 6 Nummer 2 BauGB in der urbanen und überdurchschnittlich gut mit Infrastruktur versorgten Siedlungslage des Stadtteils geleistet werden.
- Teile des „WA2“ waren vormals gewerblich genutzt und hatten einen entsprechend hohen Versiegelungsgrad. In Folge der Planung kommt es daher zu Entsiegelungen sowie Freihaltung bzw. Vergrößerung von nutzbaren Freiflächen, die der Wohnumfeldverbesserung dienen. Zudem ist über die Regelungen der Verordnung z. B. ausgleichend eine Dachbegrünung festgesetzt.

Durch die geplante Nachverdichtung wird kein städtebaulicher Strukturbruch erzeugt. Vielmehr wird das ausgewählte städtebauliche Konzept festgeschrieben und der Bestand sinnvoll weiterentwickelt.

Die günstige Lage des Plangebietes in der Nähe zu wichtigen Arbeitsstätten (z. B. Alster-City, Schön Klinik Hamburg, Einkaufszentrum Hamburger Meile), Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten entlang der Magistrale Hamburger Straße sowie die gute Anbindung an den ÖPNV stellen sicher, dass die Belange der wohnortnahen Versorgung und der Mobilität auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt werden und ein Beitrag zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs geleistet wird. Dem Senatsziel von „Mehr Stadt in der Stadt“ und dem übergeordneten Leitbild „der Stadt der kurzen Wege“ wird in besonderer Weise Rechnung getragen.

Eine Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 BauNVO ist durch folgende Umstände und Maßnahmen ausgeglichen:

- Das Plangebiet verfügt über die gut erschlossene und urbane Lage hinaus über eine sehr gute Freiraumversorgung mit einer hohen Erholungsfunktion im unmittelbaren Umfeld. Durch den in das Plangebiet eingefassten Quartiersplatz sowie die festgesetzten Gehrechte als Wegeverbindung werden gegenüber der derzeitigen planungsrechtlichen Ausweisung als Fläche für die Hochbahn neue Freiraumqualitäten geschaffen. Im Westen des Plangebiets besteht gleichzeitig unmittelbarer Zugang zum Grünzug am Biedermannplatz. Dies trägt ebenfalls zu einer hohen Lagegunst und einer hohen Wohnqualität bei.
- Durch die festgesetzte Dach- und Tiefgaragenbegrünung sowie durch Anpflanzungsgebote von Bäumen wird das Grünvolumen im Vorhabengebiet wesentlich erhöht und damit eine hohe Wohn- und Freiflächenqualität unterstützt.
- Eine ausreichende Belichtung und Belüftung sind im Rahmen des vorliegenden städtebaulichen Konzepts möglich. Städtebauliche Missstände werden nicht begründet.

Somit ist die Überschreitung der in § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete definierten Orientierungswerte durch Maßnahmen und Umstände ausgeglichen, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden bzw. ausgeglichen werden. Städtebauliche Missstände werden nicht begründet.

Allgemeines Wohngebiet „WA3“

Das allgemeine Wohngebiet „WA3“ befindet sich südlich der Gemeinbedarfsfläche der katholischen Schule/ Kita und umfasst die Flurstücke 7303, 7305, 7310, 7307 und 7311. Es wird über die Planstraße 1 im Süden erschlossen. Ziel der Überplanung ist die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in zentraler Lage bei gleichzeitig hoher städtebaulicher Qualität. Die Neubebauung ergänzt den östlich der Kirche gelegenen Wohnungsbestand und fasst die angrenzenden Gemeinbedarfsnutzungen räumlich ein. Durch die Arrondierung des „WA 1“ wird dieser Bereich zu einem klar definierten Baublock vervollständigt. Gemäß dem zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept werden hier zwei Abfolgen aus sechsgeschossigen Punkthäusern und fünfgeschossigen Zeilen als Baukörper festgesetzt. Die Geschossigkeit wird als zwingend festgelegt, um die Höhenstruktur des städtebaulichen Entwurfs zu sichern und eine einheitliche städtebauliche Prägung zu gewährleisten. Die östliche Zeile knickt nach Norden ab, um eine Raumkante zum geplanten Quartiersplatz aus-

zubilden und eine Verzahnung mit dem nördlich anschließenden Baufeld des „WA1“ (Flurstück 2898) herzustellen. Es ist gewünscht, dass hier die Gebäude aneinander anschließen und so eine geschlossene und klar gefasste Platzkante bilden. Eine Bauweise wird – wie in den übrigen allgemeinen Wohngebieten – nicht festgesetzt, da der planerische Rahmen durch die baukörperbezogene Ausweisung und die zwingende Geschossigkeit ausreichend definiert ist. Zur Ermöglichung zeitgemäßer und flexibler Grundrisslösungen werden Baukörpertiefen von 16,50 m bzw. 13 m festgesetzt. Die geplante Dichte ist insgesamt städtebaulich angemessen und gewährleistet eine verträgliche Einfügung in das nähere Umfeld. Zwischen dem „WA3“ und der nördlich angrenzenden Gemeinbedarfsfläche sowie dem denkmalgeschützten Bestand werden keine städtebaulichen oder funktionalen Spannungen begründet.

Aufgrund der relativ geringen Tiefe der Grundstücke ist im „WA3“ die Festsetzung einer GRZ von 0,5 erforderlich. Damit übersteigt die GRZ den nach § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete festgelegten Orientierungswert von 0,4 um 0,1. Diese maßvolle Überschreitung ist aufgrund der bereits im Zusammenhang mit der Überschreitung im „WA1“ benannten Gründe städtebaulich gerechtfertigt und durch die dort angeführten Umstände und Maßnahmen ausgeglichen. Darüber hinaus lässt sich anführen:

- Durch die geplante Nachverdichtung wird die nördlich angrenzende Bestandsbebauung im „WA1“ zu einem Baublock ergänzt und erhält damit einen sinnvollen städtebaulichen Abschluss.
- Das „WA3“ liegt zwischen zwei großzügigen öffentlichen Freiräumen, der Parkanlage am Biedermannplatz im Westen und dem Quartiersplatz im Osten, wodurch eine direkte Versorgung mit öffentlichen und attraktiven Freiflächen sichergestellt ist.
- Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und die einzelnen Schutzgüter werden vermieden. Das Plangebiet war im Bestand in diesem Bereich durch Flächenbefestigungen nahezu vollständig versiegelt. In Folge der Planung kommt es somit zu einer Reduzierung versiegelter Flächen. Zudem sind mit einer Begrünung von nicht überbauten Flächen auf Tiefgaragen (§ 2 Nummer 18 der Verordnung) und einer Begrünung der Dächer (§ 2 Nummer 16 der Verordnung) ausgleichende Maßnahmen vorgesehen.

Durch die maßvolle Überschreitung der Orientierungswerte nach BauNVO bleiben die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohngebäude werden hierdurch nicht beeinträchtigt.

Allgemeines Wohngebiet „WA4“

Das allgemeine Wohngebiet „WA4“ liegt südlich von Planstraße 1 und des Quartiersplatzes. Es umfasst Teile des Flurstücks 7319 sowie die Flurstücke 7249 und 7318. Im Rahmen der Überplanung des vormaligen Busbetriebshofes soll an dieser Stelle neuer Wohnraum geschaffen werden. Das städtebauliche Konzept sieht im Bereich des „WA4“ eine Abfolge von insgesamt acht Baukörpern vor, bei der sich fünfgeschossige Zeilenbauten in Nord-Süd-Ausrichtung mit sechsgeschossigen Punkthäusern abwechseln. Durch diese rhythmische Anordnung entsteht ein ausgewogener Wechsel von baulicher Dichte und Freiraumbezügen, der eine gute Durchgrünung sowie eine angemessene Belichtung und Belüftung gewährleistet. Zur Sicherung der im städtebaulichen Konzept vorgesehenen Gebäudehöhen wird eine zwingende Vollgeschossigkeit festgesetzt. Die geplante Höhenstaffelung fügt sich städtebaulich verträglich in die umgebende Bebauung ein. Für die fünfgeschossigen Zeilen werden Bautiefen von 14,0 m und für die sechsgeschossigen Punkthäuser Bautiefen von

16,50 m festgesetzt. Diese Dimensionierungen ermöglichen die Ausbildung zeitgemäßer, flexibel nutzbarer Grundrisse. Es wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 festgesetzt. Aufgrund der relativ geringen Tiefe der Grundstücke sowie der im Rahmen der Grundstücksvergabe vorgesehenen Größe der Baufelder ist diese Festsetzung erforderlich. Damit übersteigt die GRZ den gemäß § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete festgelegten Orientierungswert von 0,4 um 0,1. Diese maßvolle Überschreitung ist städtebaulich gerechtfertigt und entspricht den bereits im Zusammenhang mit den Überschreitungen in den Bereichen „WA 2“ und „WA 3“ angeführten Gründen. Die mit diesen Festsetzungen verbundene Nachverdichtung erfolgt unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Allgemeines Wohngebiet „WA5“

Das allgemeine Wohngebiet „WA5“ befindet sich nördlich der Berthastraße und umfasst die Flurstücke 1281, 1279, 1280, 1219 und 945. Es überplant die vorhandene fünfgeschossige Bebauung, bestehend aus einem winkelförmigen Gebäude an der Einmündung zur Elsastraße sowie vier in Nord-Süd-Richtung angeordneten Zeilenbauten, bestandsgemäß. Die Baukörper werden entsprechend ihrer Lage mit maßvollen Anpassungen festgesetzt, um eine städtebaulich verträgliche Entwicklung zu ermöglichen. Die Gebäudetiefe der vier Zeilenbauten wird auf 14 m erweitert, damit im Falle einer Neubebauung zeitgemäße Grundrisse realisiert werden können und eine planerische Flexibilität gewährleistet ist. Die Baukörperausweisungen erfolgen – entgegen der Situation im Bestand - in einem Abstand von mindestens 2,5 m zur nördlichen Grundstücksgrenze, sodass Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück abgebildet werden können. Die Bauflucht der Zeilenbauten entlang der Berthastraße orientiert sich an der vorhandenen Bebauung, um den Schutz der bestehenden Straßenbäume zu gewährleisten. An der östlichen Seite des „WA5“ wird ein zusätzliches Baufenster als Nachverdichtungsfläche ausgewiesen. Hier kann eine weitere fünfgeschossige Zeilenbebauung entstehen, die an die bestehende Bebauung im angrenzenden Kerngebiet (Flurstück 6038) anschließt und so eine städtebaulich verträgliche Ergänzung bildet. Durch diese Nachverdichtungsmöglichkeit wird an dieser Stelle zusätzlicher Wohnraum bereitgestellt. Für das „WA 5“ wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Damit bleibt die zulässige Grundflächeninanspruchnahme im Rahmen des nach § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete vorgesehenen Orientierungswerts. Die getroffenen Festsetzungen fügen sich insgesamt in die bestehende städtebauliche Struktur ein und gewährleisten eine geordnete und verträgliche Entwicklung.

Generell

Für alle allgemeinen Wohngebiete gilt, dass es durch die festgesetzten Baukörperausweisungen in Kombination mit den festgesetzten Geschossigkeiten zu Überschreitungen der in § 17 BauNVO definierten Orientierungswerte für die - im Bebauungsplan zwar nicht explizit festgesetzte, aber dennoch zu berücksichtigende - Geschossflächenzahl (GFZ) kommt. Die für allgemeine Wohngebiete festgelegten Orientierungswerte einer GFZ von 1,2 wird im „WA1“ geringfügig, im „WA5“ um 0,2 und im „WA2“, „WA3“ und „WA4“ teilweise stark überschritten. Aufgrund der vergleichsweise geringen Grundstücksgröße ist die Überschreitung im „WA3“ am größten, hier wird rechnerisch eine GFZ von 2,7 erreicht.

Die Überschreitungen der GFZ sind allerdings aufgrund der nachfolgend benannten Gründe städtebaulich gerechtfertigt:

- Die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts sichert die Entwicklung eines qualitativollen neuen Quartiers, das sich gut in die vorhandene Bebauungsstruktur einfügt.
- Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Durch die Stellung der Baukörper erhalten die Wohnungen eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung. Die im Bestand vorhandenen Wohngebäude werden durch die Neubebauung nicht in unzumutbarer Weise verschattet.
- Durch die geplante Nachverdichtung wird die nördlich angrenzende Bestandsbebauung entlang der Weidestraße zu Baublöcken ergänzt und erhält damit einen sinnvollen städtebaulichen Abschluss.
- Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb eines geschlossenen innerstädtischen Siedlungsbereichs kann die bauliche Nutzung bisher nicht genutzter Außenbereiche gemindert und somit ein schonender Umgang mit Grund und Boden sichergestellt werden.
- Der Quartiersplatz stellt eine neue, hochwertige und großzügige Frei- und Erholungsfläche dar, die allen allgemeinen Wohngebieten zugänglich ist.
- Durch die festgesetzte Dichte kann ein effektiver Beitrag zur Befriedigung der Nachfrage nach Wohnraum in urbanen, überdurchschnittlich gut mit Infrastruktur versorgten Lagen geleistet werden. Dementsprechend spielt das Quartier - den übergeordneten Zielen des Senats folgend - eine wichtige Rolle bei der Wohnraumversorgung der Bevölkerung.
- Das Plangebiet war im „WA3“, in Teilen des „WA2“ sowie im „WA4“ durch Flächenbefestigungen nahezu vollständig versiegelt. In Folge der Planung kommt es somit zu einer Reduzierung versiegelter Flächen. Zudem sind eine Begrünung der hierfür geeigneten nicht überbauten Tiefgaragenflächen, eine Begrünung der Dachflächen und Begrünungsmaßnahmen für die übrigen Grundstücksflächen vorgesehen.
- Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt bzw. die einzelnen Schutzgüter können mit der Umsetzung der Planung vermieden bzw. durch die festgesetzten Maßnahmen ausgeglichen werden.

Für alle allgemeinen Wohngebiete gilt außerdem, dass weitere Geschosse über dem obersten Vollgeschoss (Staffeln) ausgeschlossen werden, damit sich die Bebauung in ihrer Höhenentwicklung in die bestehende Wohnbebauung in der Umgebung einfügt und eine einheitliche städtebauliche Prägung gesichert ist. Um die Errichtung technisch notwendiger Anlagen wie zum Beispiel Fahrstuhlüberfahrten, Zu- und Abluftanlagen, Anlagen für die Umsetzung der Energie- und Wärmewende oder auch Dachausstiege zu ermöglichen, sie in ihrer städtebaulichen Wirkung jedoch nicht zu mächtig werden zu lassen, wird ihre zulässige Höhe auf 1,50 m begrenzt. Außerdem müssen sie mindestens 2 m Abstand von der Dachaußenkante einhalten. Damit werden eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht als dominant wahrgenommen. Falls es nachweislich erforderlich ist, Rettungswege über die Dachflächen sicherzustellen, kann im Ausnahmefall für den betroffenen Bereich auf den Abstand von 2 m zur Dachaußenkante verzichtet werden. Gemäß § 16 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) sind bei der Errichtung von Gebäuden grundsätzlich Photovoltaikanlagen auf geeigneten Dachflächen zu installieren. Die Festsetzung steht dieser gesetzlichen Verpflichtung nicht entgegen. Sollte es im Einzelfall aufgrund der Größe oder Anordnung der Dachflächen zu einem Konflikt zwischen den gestalterischen Anforderungen und der PV-Pflicht kommen, eröffnet die Festsetzung die Möglichkeit, im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine Ermessensentscheidung zu treffen. So kann sichergestellt werden, dass sowohl die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes als auch städtebauliche und gestalterische Belange angemessen berücksichtigt werden. Demzufolge wird festgesetzt:

§ 2 Nummer 10: „In den Baugebieten sind über dem obersten zulässigen Vollgeschoss weitere Geschosse unzulässig. Erforderliche technische Aufbauten (zum Beispiel Haustechnik, Fahrstuhlüberfahrten, Solaranlagen, Dachausstiege) sind bis zu einer Höhe von 1,5 m zulässig. Sie müssen einen Mindestabstand von 2 m zur Dachaußenkante einhalten. Ausnahmen für erforderliche Rettungswege und Solaranlagen können zugelassen werden.“

Um die privaten Freiflächen auf den Wohngrundstücken nicht durch Stellplätze und Garagen zu beeinträchtigen und die Wohnruhe zu sichern, wird außerdem festgesetzt, dass Stellplätze in den allgemeinen Wohngebieten nur in Tiefgaragen zulässig sind (siehe Kap. 5.7). Für einen Teilbereich des Flurstücks 2898 im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ ist ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Über diese Fläche erfolgte bislang die Erschließung der vormals dort vorhandenen gewerblichen Nutzungen. Die private Zuwegung wird von den Bewohnenden der angrenzenden Wohngebiete „WA1“ und „WA2“ einseitig zum Längsparken genutzt. Eine bauordnungsrechtliche Anforderlichkeit oder eine entsprechende Baulast besteht hierfür nicht. Um die bestehende Erschließung sowie die gewachsenen Nutzungsstrukturen zu berücksichtigen, können in diesem Bereich ausnahmsweise weiterhin oberirdische Stellplätze zugelassen werden, sofern die Erschließung des Flurstücks 2898 dadurch nicht beeinträchtigt wird. Damit wird sichergestellt, dass die notwendige Zugänglichkeit zum Grundstück erhalten bleibt und gleichzeitig die Belange der Anwohnenden angemessen berücksichtigt werden.

§ 2 Nummer 13: „In den Baugebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Im urbanen Gebiet können für Nutzungen gemäß § 6a Absatz 2 Nr. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) notwendige oberirdische Stellplätze ausnahmsweise zugelassen werden. Im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ sind für den mit einem Geh- und Fahrrecht belegten Bereich Ausnahmen für oberirdische Stellplätze zulässig.“

Da in den allgemeinen Wohngebieten fast ausschließlich Baukörper festgesetzt werden, ist eine vollständige Unterbringung der Tiefgaragen zusätzlich zu den Keller- und sonstigen Nebenräumen im Untergeschoss der Gebäude innerhalb der bestehenden Baugrenzen kaum möglich. Vor diesem Hintergrund ist es möglich, dass Tiefgaragen und ihre Zu- und Ausfahrten auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Ausnahmsweise sind auch Neben- und Abstellräume außerhalb der Baugrenzen zulässig. Um deren Unterordnung zu sichern, wird die Zulässigkeit von Neben- und Abstellräumen außerhalb der Baugrenzen auf eine Geschossfläche von insgesamt 30 v.H. der Geschossfläche der jeweiligen Tiefgarage begrenzt. Mit dieser Regelung wird einerseits die notwendige Flexibilität für eine wirtschaftliche und funktionale Tiefgaragenplanung geschaffen, andererseits wird sichergestellt, dass unterirdische Neben- und Abstellräume nur in einem angemessenen Umfang außerhalb der Baugrenzen realisiert werden können. Außerdem wird so der Bau von zusammenhängenden, wirtschaftlicheren Tiefgaragen für mehrere Baukörper ermöglicht. Folgendes wird festgesetzt:

§ 2 Nummer 15: „Tiefgaragen und ihre Zu- und Ausfahrten können auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Außerhalb der Baugrenzen sind neben der Tiefgarage auch Neben- und Abstellräume bis zu einer Geschossfläche von insgesamt 30 vom Hundert der Geschossfläche der Tiefgarage ausnahmsweise zulässig.“

Da die Grundstücke in den allgemeinen Wohngebieten vergleichsweise klein sind und die festgesetzten Baufelder wenig Spielraum bieten, ist es im Rahmen der festgesetzten

Grundflächenzahlen (GRZ) ggf. nicht möglich, ausreichend große Tiefgaragen zu errichten. Um dennoch den ruhenden Verkehr vollständig unterirdisch unterbringen und das städtebauliche Ziel, oberirdische Stellplätze weitgehend auszuschließen, erreichen zu können, ist ggf. eine Überschreitung der GRZ bis zu 0,8 erforderlich. § 19 Absatz 4 der Baunutzungsverordnung sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, Überschreitungen der GRZ für Nebenanlagen im Sinne des § 14 sowie für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zu regeln. Mit der zulässigen Überschreitung der festgesetzten GRZ bis zu 0,8 wird die Errichtung von Tiefgaragen ermöglicht, um sowohl den Immissionsschutz als auch die Wohnqualität im Plangebiet und in der angrenzenden Nachbarschaft zu verbessern. So können zudem wirtschaftlich tragfähige und bedarfsgerechte Lösungen realisiert werden. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, insbesondere hinsichtlich Anpflanzungen, Versickerung und Klimaanpassung, werden durch die Festsetzung der GRZ weiterhin gewahrt. Die GRZ begrenzt weiterhin die zulässige Überbauung der Grundstücke und stellt sicher, dass ausreichend Flächen für Begrünung und Regenwassermanagement erhalten bleiben. Dementsprechend wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 14: „In den allgemeinen Wohngebieten darf die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) für bauliche Anlagen im Sinne des § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden.“

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes, zur Stärkung der klaren städtebaulichen Struktur insbesondere aus Perspektive des öffentlichen Raums sowie zum Schutz der vorhandenen Straßenbäume wird folgende gestalterische Festsetzung getroffen (siehe Kapitel 5.10):

§ 2 Nummer 12: „In dem allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind Balkone unzulässig. In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“, „WA2“ und „WA3“ sind an den mit „(d)“ bezeichneten Fassadenseiten Balkone unzulässig, an den übrigen Fassadenseiten ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone bis zu 1,5 m zulässig. Im allgemeinen Wohngebiet „WA5“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Balkone bis zu 1,5 m zulässig. Im urbanen Gebiet sind Balkone nur an den zu den Blockinnenbereichen orientierten Fassadenseiten zulässig - eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone ist hier bis zu 1,5 m zulässig. In allen Baugebieten ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Terrassen bis zu einer Tiefe von 3 m zulässig. In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“ und „WA2“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen an den zur Weidestraße orientierten Fassaden für untergeordnete Bauteile wie Vordächer, Balkone und Erker unzulässig.“

Städtebauliches Ziel ist es, eine klare Baukörperstruktur mit hochwertigen, begrünten Freiräumen zu kombinieren. Diese Leitidee geht auf die Ergebnisse des zugrundeliegenden städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs zurück. Um die gewünschte städtebauliche und freiräumliche Qualität im neuen Quartier und insbesondere rund um den Quartiersplatz zu sichern, werden Nebenanlagen – mit Ausnahme der vorgesehenen Wegeverbindungen – in den allgemeinen Wohngebieten „WA2“, „WA3“ und „WA4“ ausgeschlossen. Die Zulassung von Nebenanlagen für notwendige Fahrradstellplätze ist ausnahmsweise möglich, um den Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität Rechnung zu tragen. Ausnahmen gelten, sofern keine Tiefgaragen erbaut werden können, ein Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende sowie zur Herstellung von bezahlbarem Wohnraum geleistet wird (z.B. Förderung im 1. Förderweg der Bestimmungen der Hamburger Investitions- und För-

derbank). Für die Versorgung des Gebiets mit Strom können neue Netzstationen erforderlich werden. Nach § 61 (Anlage Nr. 4 b)) der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 6. Januar 2025 (HmbGVBl. S. 93), zuletzt geändert am 9. September 2026 (HmbGVBl. S. 243) sind solche Anlagen – sofern sie bestimmte Größe nicht überschreiten – generell verfahrensfrei zulässig. Derartige sogenannte Kompaktstationen sind aus gestalterischer Perspektive gewünscht. Dementsprechend wird festgesetzt:

§ 2 Nummer 11: „Im Kerngebiet „MK2“, in den allgemeinen Wohngebieten „WA2“, „WA3“ und „WA4“ sind Nebenanlagen, mit Ausnahme der mit einem Gehrecht zu belastenden Flächen, unzulässig. Nebenanlagen für notwendige Fahrradstellplätze können ausnahmsweise zugelassen werden.“

Um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, werden insbesondere für die zu den Hauptverkehrsstraßen orientierten Baufelder in den allgemeinen Wohngebieten Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen (siehe § 2 Nummer 20, 22 der Verordnung). Nähere Erläuterungen finden sich in Kapitel 5.11.1.

Im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ wird entlang der südlichen Grundstücksgrenze eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt, die eine Flächengröße von ca. 1.170 m² umfasst. In diesem Grünstreifen soll der Übergang zwischen den Außenanlagen der neuen Bebauung und der Bestandsbebauung an der Berthastraße vollzogen werden und für die Öffentlichkeit eine straßenunabhängige Fußwegeverbindung zwischen der Grünanlage Biedermannplatz und der Hamburger Straße hergestellt werden. Daher ist entlang dieses Grünstreifens ein öffentliches Gehrecht festgesetzt (vgl. Kapitel 5.8). Dies trägt zusätzlich zu einer Aufwertung des Stadt- und Landschaftsbilds bei und erhöht zudem den Freizeit- und Erholungswert für die Anwohnenden. Die Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern soll einen halböffentlichen Charakter erhalten und aus einer Rasenfläche mit vereinzelter Baum- und Strauchpflanzungen entlang des Gehrechtes, welches mit einer wassergebundenen Wegedecke ausgebildet wird, bestehen.

5.2 Urbanes Gebiet

5.2.1 Art der baulichen Nutzung

Im Osten des Plangebiets entlang der Hamburger Straße sind im Durchführungsplan D84A bislang Geschäftsgebiete und Ladenflächen ausgewiesen. Im Bestand hat sich eine Mischung aus Einzelhandel (Möbel), Gewerbebetrieben und Büronutzungen entwickelt. Die überwiegend aus den 1960er- und 1970er-Jahren stammende Bebauung wird städtebaulich und nutzungsstrukturell der Lagegunst an der Magistrale jedoch nicht mehr gerecht.

Um für diesen Bereich eine städtebauliche Aufwertung im Sinne einer gemischten Nutzungsstruktur und dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ zu erreichen, soll entlang der Hamburger Straße ein urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO festgesetzt werden. Mit dieser Ausweisung wird eine höhere bauliche Dichte und zugleich eine ausgewogene Funktionsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Versorgungsangeboten angestrebt. Das Gebiet ist aufgrund seiner guten verkehrlichen Anbindung – sowohl an das übergeordnete Straßennetz entlang der Magistrale als auch durch die Nähe zur U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide – für eine derartige Nutzungsmischung besonders geeignet.

Die Festsetzung eines urbanen Gebiets dient dem planerischen Ziel, ein zukunftsfähiges Miteinander von Wohn- und gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Zulässig sind daher nur solche gewerblichen Nutzungen, deren Emissionen die Wohnnutzung nicht wesentlich

beeinträchtigen. Eine durchmischte und lebendige Stadtstruktur, in der unterschiedliche Nutzungen flexibel kombinierbar sind, soll gefördert werden. Innerhalb des Gebiets – ebenso wie innerhalb einzelner Gebäude – kann eine funktionale Gliederung zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen erfolgen.

Gewerbliche Nutzungen, insbesondere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, sollen schwerpunktmäßig in den Erdgeschosszonen angeordnet werden. Aufgrund ihrer Publikumswirksamkeit tragen sie in besonderem Maße zur Belebung des öffentlichen Raums bei – sowohl entlang der Hamburger Straße als auch an der Weidestraße und im Umfeld des künftigen Quartiersplatzes. Es wird das Ziel unterstützt, die Hamburger Straße als eine der prägenden Magistralen im Bezirk Hamburg-Nord zu einem „Stadttraum für Alle“ weiterzuentwickeln. Die gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße (Bezirksamt Hamburg-Nord, 2018) hebt hervor, dass eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und eine Stärkung der städtebaulichen Identität insbesondere durch attraktiv gestaltete Gebäude und eine lebendige, publikumsorientierte Erdgeschosszone erreicht werden können.

Zur weiteren Qualifizierung und zur gezielten Steuerung der Nutzungsmischung werden die nachfolgenden textlichen Festsetzungen getroffen:

§ 2 Nummer 2: „Im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ und im urbanen Gebiet sind in den mit „(a)“ bezeichneten Bereichen Wohnungen in den Erdgeschossen unzulässig.“

§ 2 Nummer 3: „Im urbanen Gebiet sind entlang der Hamburger Straße in den mit „(b)“ bezeichneten Bereichen Wohnungen in den Erdgeschossen und ersten Obergeschossen unzulässig.“

Die festgesetzten Nutzungsbeschränkungen dienen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in räumlich besonders prägenden Bereichen des urbanen Gebiets und berücksichtigen zugleich die örtlichen Immissionsverhältnisse. § 2 Nummer 2 der Verordnung gewährleistet, dass die Erdgeschosszonen gezielt belebt werden – insbesondere am Quartiersplatz. Entlang der Weidestraße wird das Wohnen im Erdgeschoss ausgeschlossen, um die städtebauliche Qualität und die Belebung des Straßenraums im Bereich des Kreuzungspunkts mit der Hamburger Straße gezielt zu fördern und Synergien mit dem Umbau der Weidestraße zu ermöglichen. Die Weidestraße profitiert im Kreuzungsbereich von den Ausstrahlungseffekten der angrenzenden Hamburger Straße als übergeordnete Hauptverkehrsachse und Magistrale. Durch die Ansiedelung von Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss – wie beispielsweise Einzelhandel, Gastronomie oder Dienstleistungen – wird eine aktive und öffentlich wirksame Erdgeschosszone geschaffen. Insbesondere im Kreuzungsbereich zur Hamburger Straße ist zudem mit starken Immissionsbelastungen durch den Verkehr zu rechnen. Das trägt zusätzlich dazu bei, dass eine Wohnnutzung im Erdgeschoss an dieser Stelle aus städtebaulicher Sicht als weniger geeignet erscheint.

§ 2 Nummer 3 bezieht sich vorrangig auf die Hamburger Straße. In diesem Bereich wird – entsprechend dem städtebaulichen Gesamtkonzept – eine Belebung der Erdgeschosszone durch publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen ebenfalls angestrebt. Ziel ist es, an der Magistrale einen urbanen, lebendigen Stadttraum mit einem vielfältigen Angebot an Arbeitsstätten und Dienstleistungen zu schaffen. Die Ausrichtung auf gewerbliche Nutzungen in den Erd- und ersten Obergeschossen trägt dazu bei, die Hamburger Straße als urbanen Standort zu stärken und die städtebauliche Funktion des Quartiers als gemischt genutzten Stadttraum zu unterstreichen. Darüber hinaus ist der Bereich entlang der Hamburger Straße

durch eine hohe Verkehrsbelastung geprägt, die mit erhöhten Emissionen – insbesondere Lärm und Luftschadstoffen – einhergeht. Die Konzentration von Arbeitsstätten und nicht-wohnlichen Nutzungen in den unteren Geschossen ist auch im Hinblick auf den Immissionsschutz sinnvoll, da diese Nutzungen weniger schutzbedürftig gegenüber verkehrsbedingten Emissionen sind als Wohnnutzungen. Die Anordnung von Wohnen in den oberen Geschossen bleibt weiterhin möglich, sofern die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden (§ 2 Nummer 19–22; Kap. 5.11.1). Auch für gewerbliche Nutzungen und Büros sind entlang der Hamburger Straße geeignete Schallschutzmaßnahmen für die Aufenthaltsräume vorzusehen (siehe § 2 Nummer 21; Kap. 5.11.1).

In der Ecksituation Hamburger Straße/ Weidestraße ist die Immissionsbelastung besonders hoch. Aus schallschutzfachlicher Sicht ist eine Wohnnutzung daher auszuschließen. Aufgrund der hohen Lärmeinwirkungen wären funktionale Grundrisslösungen nur schwer realisierbar. Zur städtebaulichen Vorsorge wird das Wohnen an dieser Stelle deshalb vollständig ausgeschlossen. Zulässig bleiben hingegen gewerbliche Nutzungen sowie beispielsweise eine Hotelnutzung. Aus diesem Grund wird folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 4: „Im Kerngebiet „MK2“ werden Wohnungen gemäß § 7 Absatz 2 Nummer 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO), sowie Ausnahmen für Wohnungen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO ausgeschlossen. Im urbanen Gebiet ist das Wohnen in dem mit „(c)“ bezeichneten Bereich ausgeschlossen.“

Wie in den allgemeinen Wohngebieten werden auch im urbanen Gebiet die dort ausnahmsweise zulässigen Tankstellen ausgeschlossen, da sie der angestrebten Funktionsmischung und dem gewünschten Quartierscharakter entgegenstehen. Im Zuge der städtebaulichen Aufwertung der Flächen entlang der Hamburger Straße wird eine bauliche Nachverdichtung angestrebt. Sie soll eine effizientere Ausnutzung innerstädtischer Grundstücke und zugleich eine deutliche Emissionsschutzwirkung sichern. Städtebauliches Ziel ist deshalb die Ausbildung einer weitgehend geschlossenen Raumkante zur Hamburger Straße. Tankstellen sind in diesem Zusammenhang nicht mit den städtebaulichen Zielen für diesen Stadtraum vereinbar. Ein Ausschluss ist vertretbar, da im näheren Umfeld – beispielsweise an der Dehnhaide – bereits entsprechende Angebote bestehen und die Versorgung damit gewährleistet ist.

§ 2 Nummer 6: „Im urbanen Gebiet werden Ausnahmen für Tankstellen nach § 6a Absatz 3 Nummer 2 BauNVO ausgeschlossen.“

Zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung werden im urbanen Gebiet Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck vorwiegend auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter (sog. Sex-Shops) ausgerichtet ist, ausgeschlossen. Vergnügungsstätten – wie Spielhallen, Automaten- oder Wettbetriebe – werden ausgeschlossen, da sie aufgrund ihrer hohen Flächenumsätze und daraus resultierender Mietpreissteigerungen häufig Verdrängungsprozesse auslösen und die angestrebte Funktionsmischung im Gebiet beeinträchtigen können. Zudem gehen solche Einrichtungen regelmäßig mit einer starken Außenwirkung, etwa durch Leuchtreklame oder geschlossene Fassaden, einher, was der angestrebten städtebaulichen Aufwertung und der geplanten hochwertigen Fassung des Straßenraums – insbesondere an der Hamburger Straße – entgegensteht. Dies wäre mit der beabsichtigten städtebaulichen Gestaltung des öffentlichen Raums und der sensiblen Rolle der Erdgeschosszone nicht vereinbar. Weiterhin erzeugen diese Betriebe und Einrichtungen insbesondere in den Abend- und

Nachtstunden erhöhte Publikums- und Verkehrsströme, welche die Wohnnutzung potenziell beeinträchtigt. Städtebauliche Spannungen und Beeinträchtigungen des Wohnumfelds sollen vermieden und der angestrebte Quartierscharakter gewahrt werden. Aus diesen Gründen wird folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 5: „Im urbanen Gebieten und in den Kerngebieten sind Vergnügungsstätten (Wettbüros, Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes (HmbSpielhG) vom 04. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), zuletzt geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77), die der Aufstellung von Spielgeräten mit Gewinnmöglichkeiten dienen, sowie Verkaufsräume und Verkaufsflächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig.“

Für die Neuansiedlung von Einzelhandel sind die Regeln für Einzelhandelsbetriebe gemäß der „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ (Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 23.01.2014) zu berücksichtigen. Damit soll der Schutz der in der Nachbarschaft gelegenen Zentren „Hamburger Straße“ (heute EKZ Hamburger Meile) und „Fuhlsbüttler Straße“ gewährleistet werden. Im Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord vom April 2018 ist der im Plangebiet liegende Abschnitt der Hamburger Straße von den Gutachtern als „Nahversorgungslage“ definiert, da sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereits ein Discounter (allerdings mit unterdurchschnittlich großer Verkaufsfläche) und weitere kleinere Lebensmittelanbieter befinden. Diese Einordnung, wie auch die Einordnung als Bestandteil des „Urbanen Marktplatzes“ im Entwurf des Hamburger Zentrenkonzepts, sprechen dafür, einen weitgehenden Ausschluss zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente nicht vollumfänglich zu forcieren. Entlang der Hamburger Straße ist ein Ausbau der Nahversorgung für die zunehmende Anzahl an Bewohner:innen im Einzugsbereich positiv zu bewerten, um die Nahversorgung dauerhaft zu sichern.

Ähnlich wie in den allgemeinen Wohngebieten kommt der Sicherung und Schaffung von preisgünstigem Wohnraum im urbanen Gebiet eine besondere städtebauliche Bedeutung zu. Ziel ist es, die soziale Durchmischung im Quartier zu erhalten bzw. zu sichern. Um dieses Ziel auch planungsrechtlich zu unterstützen, wird für das urbane Gebiet gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 7 BauGB folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 9: „In den allgemeinen Wohngebieten sowie im urbanen Gebiet sind bei Neubau oder wesentlichen baulichen Änderungen, durch die zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, für mindestens 35 vom Hundert der neu errichteten Wohnungen nur solche Wohnungen zulässig, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten.“

Mit dieser Festsetzung wird beabsichtigt, die wohnungspolitischen Ziele des Senats – insbesondere den Anteil von 35 % förderfähiger Mietwohnungen – planungsrechtlich einzubringen. Eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln und die daraus resultierenden Mietpreis- und Belegungsbindungen können durch den Bebauungsplan nicht vorgeschrieben werden. Mit der Festsetzung wird jedoch sichergestellt, dass die baulichen Voraussetzungen für eine Förderung geschaffen werden und die intendierte soziale Durchmischung des Quartiers planerisch abgesichert wird.

Die Festsetzung gilt für Neubauten sowie für bauliche Änderungen, durch die neuer Wohnraum geschaffen wird. Bauliche Änderungen, die bestehende gewerbliche Nutzungen bzw.

Nicht-Wohnnutzungen betreffen, lösen die Erfordernisse dieser Festsetzung hingegen nicht aus.

5.2.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept soll durch baukörperbezogene Baugrenzen, eine zwingende Zahl der Vollgeschosse, eine geschlossene Bauweise sowie eine Grundflächenzahl (GRZ) fixiert werden. Entlang der Hamburger Straße wird eine ihrer städtebaulichen Lagegunst entsprechende hohe bauliche Dichte angestrebt. Dazu gliedert sich die Bebauung in zwei geschlossene Baublöcke, die klare Raumkanten ausbilden. Das Zentrum des Quartiers ist durch den Quartiersplatz geprägt, der als Aufenthaltsraum und identitätsstiftender Ort fungieren sowie zur Freiraumversorgung beitragen soll.

Die Baublöcke sind in ihrer Grundstruktur städtebaulich vergleichbar konzipiert. Die Baukörper entlang der Hamburger Straße erhalten eine Bautiefe von 16 m, in den übrigen Bereichen eine Bautiefe von 14 m. Diese Maße gewährleisten den notwendigen Spielraum, um die im urbanen Gebiet nach § 6a BauNVO zulässigen und im Quartier ausdrücklich gewünschten Nutzungen in den Gebäuden unterbringen zu können. Die größere Bautiefe entlang der Hamburger Straße ist insbesondere für gewerbliche und publikumsorientierte Nutzungen vorteilhaft, da sie funktional tiefere Grundrisszuschnitte ermöglicht. Die festgesetzten Baugrenzen dienen aber primär der Absicherung der städtebaulichen Grundform als Blockstruktur. Die bauliche Tiefe ist nicht als starre Vorgabe zu verstehen, sondern ermöglicht im Rahmen der Grundrissplanung ggf. Rücksprünge, sofern dies zur Minderung der Lärmimmissionen (Grundrissplanung) oder zur Verbesserung der Besonnungssituation beiträgt. Der jeweils zugehörige Innenhof kann im Erdgeschossbereich eingeschossig überbaut werden. Dadurch entstehen zusätzliche, nach innen orientierte Flächen, die eine flexible Anordnung und effiziente Nutzung der Erdgeschossbereiche erlauben und Raum für tiefere und zusammenhängende gewerbliche Einheiten schaffen. Zudem können lärmintensivere Nutzungen in diesem „Sockel“ untergebracht werden, um die zulässige Wohnnutzung in den Obergeschossen vor möglicherweise störenden Immissionen zu schützen. Die Überbaumöglichkeit bietet gleichzeitig Potenziale zur funktionalen Ergänzung der Erdgeschosszonen, etwa für Logistik-, Anliefer- oder Servicebereiche. Da aufgrund der dichten städtebaulichen Struktur nur begrenzte Freiflächen zur Verfügung stehen, sollen die entstehenden Dachflächen für hochwertige Dachbegrünungen genutzt werden (§ 2 Nummer 17 der Verordnung) und – soweit erforderlich – die bauordnungsrechtlich notwendigen Kinderspielflächen gemäß § 8 HBauO aufnehmen. Auf diese Weise wird trotz der geringen ebenerdigen Freiräume ein angemessener Anteil an wohnungsnahen Aufenthalts- und Grünflächen im Blockinneren gesichert. Kommt es im Bereich der Hamburger Straße zu einer Wohnnutzung, ist im Bauantragsverfahren nachzuweisen, dass die Anforderungen an den festgesetzten Immissionsschutz eingehalten werden.

Für die Baublöcke sind einheitlich sechs Vollgeschosse zwingend festgesetzt. Dies dient in erster Linie der verlässlichen Umsetzung des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts. Sechs Vollgeschosse tragen dazu bei, die in den urbanen Gebieten beabsichtigte bauliche Dichte und eine effiziente Nutzung zentraler innerstädtischer Flächen sicherzustellen. Darüber hinaus ist eine zwingende Umsetzung angestrebt, um die emissionsabschirmende Wirkung der straßenbegleitenden Bebauung gegenüber dem rückwärtigen Quartier zu gewährleisten. Die damit einhergehende bauliche Dichte und die daraus resul-

tierenden Gebäudehöhen sind im Kontext der umgebenden Bebauungsstrukturen als städtebaulich verträglich einzustufen. Der Straßenraum der Hamburger Straße weist eine Breite von rund 47 m auf. An der Weidestraße sind es rund 32 m. Angesichts dieser großzügigen Straßenquerschnitte sowie der bereits vorhandenen, mehrgeschossigen Blockrand- und Zeilenbebauung fügen sich Gebäude mit sechs Vollgeschossen verträglich in das örtliche Stadtbild ein. Städtebauliche Spannungen oder unzumutbare Beeinträchtigungen des Straßen- oder Ortsbildes sind nicht zu erwarten. Vielmehr unterstützt die vorgesehene Höhe eine klare räumliche Fassung des Straßenraums und trägt zu einer ausgewogenen, urban geprägten Stadtraumgestaltung der Magistrale bei.

Um die im städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Komposition mit zwei ausgebildeten Baublöcken aufzunehmen, entsteht zwischen den Blöcken eine rund 15,25 m breite Fuge, die gleichermaßen eine private Erschließungsfunktion sowie ein öffentliches Wegerecht abbildet. Die Fuge gewährleistet die gewünschte Gliederung des Quartiers, ohne die straßenbegleitende Raumkante zur Hamburger Straße zu unterbrechen. Hierzu kann der zur Hamburger Straße orientierte vordere Abschnitt der Fuge bis zu einer Höhe von sechs Vollgeschossen überbaut werden – in Anlehnung an den Gestaltungskanon der Blockrandbebauung mit einer maximalen Bautiefe von 16 m sowie einer lichten Höhe von 8 m. Dadurch bleibt der straßenbegleitende Blockrand in seiner Höhenentwicklung und räumlichen Wirkung durchgehend.

Durch die Festsetzungen entlang der Hamburger Straße wird eine straßenbegleitende Gebäudeflucht gesichert, die für die städtebauliche Ordnung und die gewünschte räumliche Fassung des Straßenraums von zentraler Bedeutung ist. Diese Bauflucht ist ein wesentlicher Bestandteil des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts und wurde im Rahmen der Planung mit den betroffenen privaten Grundeigentümer:innen abgestimmt. Aufgrund dieser Festsetzungen ist der Erhalt von mindestens einer von zwei bestehenden Platanen im nördlichen Straßenabschnitt voraussichtlich nicht möglich, da die Bebauung zu stark in den Wurzelbereich sowie die Kronentraufe eingreift. Ein Zurücksetzen der Baugrenze würde die städtebauliche Zielsetzung einer klaren, straßenbegleitenden Blockrandbebauung und die damit verbundene Raumwirkung erheblich beeinträchtigen. Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen der Abwägung entschieden, die städtebauliche Zielsetzung und die Ausbildung einer prägnanten Bauflucht vorrangig zu berücksichtigen.

Neben der sechsgeschossigen Blockrandfigur ist an der städtebaulich markanten Ecke Hamburger Straße/ Weidestraße auf Basis des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts ein 15-geschossiger Hochpunkt vorgesehen. Er bildet einen besonderen städtebaulichen Akzent, markiert die Eingangssituation des Quartiers und stellt zugleich ein angemessenes Pendant zum nördlich gelegenen 15-geschossigen Bestandsgebäude am Barmbeker Markt dar. Um diese städtebauliche Rolle zu gewährleisten und die im Wettbewerb entwickelte Gesamtkonzeption verlässlich abzusichern, wird die Zahl der Vollgeschosse auch hier als zwingend festgesetzt.

Um Hochhäuser kann es zu erhöhten Windgeschwindigkeiten und in der Folge zu Verwirbelungen kommen. Diese würden im Falle des geplanten 15-geschossigen Hochhauses im Eckbereich Weidestraße/ Hamburger Straße den öffentlichen Straßenraum am Barmbeker Markt betreffen. Durch die Einbindung des Hochhauses in die Blockrandbebauung sind angrenzend keine Durchgänge etc. geplant, in denen es zu Windkanaleffekten kommen könnte. Im öffentlichen Straßenraum sind Maßnahmen zur Abschirmung kaum umsetzbar, hier können nur die vorhandenen oder geplanten Straßenbäume für eine leichte Windschutzwirkung sorgen. Für die Gebäudeplanung des Hochhauses werden eine Analyse der

zu erwartenden Windwirkung und die Berücksichtigung von Maßnahmen zur Optimierung des Windklimas bzw. zur Reduzierung von Nachteilen für den angrenzenden öffentlichen Straßenraum empfohlen.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Dichte orientiert sich an städtebaulichen Typologien, wie sie für zentrale Lagen innerhalb einer Metropole sowie an einer der Hamburger Magistralen typisch und prägend sind. Die gewählte Anordnung der Baukörper und die Dimensionierung der Blockinnenbereiche entsprechen urbanen Stadtstrukturen. Dabei ist es für Blockrandbebauungen charakteristisch, dass es in den Eckbereichen zu überlappenden Abstandsflächen kommt. Da der Bebauungsplan als Angebotsbebauungsplan konzipiert ist, stehen die konkrete horizontale und vertikale Anordnung von Nutzungen, die gemäß der getroffenen Festsetzungen im urbanen Gebiet zulässig und gewünscht sind, die konkrete Ausgestaltung der Gebäude, die Grundrisszuschnitte und die Lage von Aufenthaltsräumen zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht fest. Eine abschließende Bewertung der Besonnung und Verschattung einzelner Aufenthaltsräume oder Freiflächen kann im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Dort können die einschlägigen Anforderungen, etwa nach den entsprechenden DIN-Normen, projektspezifisch geprüft und sichergestellt werden. Insgesamt definiert der Bebauungsplan einen städtebaulich angemessenen Rahmen. Die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse kann gewährleistet werden.

Es wird eine GRZ von 1,0 festgesetzt, um das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept umzusetzen. Die vorgesehenen Blockränder sowie die Möglichkeit, den Innenhof eingeschossig – und perspektivisch auch vollständig – zu überbauen, bedingen eine Überschreitung des nach § 17 BauNVO für urbane Gebiete festgelegten Orientierungswerts von 0,8 um 0,2. Diese Überschreitung ist aufgrund der nachfolgend benannten Gründe städtebaulich gerechtfertigt und entsprechend ausgeglichen:

- Die vorgesehene Nachverdichtung ermöglicht die Erneuerung des uneinheitlichen Bestands und führt zu einer städtebaulichen Aufwertung des Bereichs.
- Durch die Konzentration der baulichen Nutzung innerhalb eines geschlossenen innerstädtischen Siedlungsbereichs wird der Nutzungsdruck auf unbebaute Außenbereiche reduziert und ein schonender Umgang mit Grund und Boden gewährleistet.
- Die festgesetzte Dichte leistet einen effektiven Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Gewerbeflächen und Wohnraum in einer urbanen, überdurchschnittlich gut erschlossenen Lage.
- Der neu entstehende Quartiersplatz stellt eine hochwertige und großzügige Frei- und Erholungsfläche dar, die unmittelbar zugänglich ist und die hohe bauliche Dichte funktional und qualitativ ausgleicht.
- Durch die Überschreitung der Orientierungswerte nach BauNVO bleiben die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude werden nicht unzumutbar beeinträchtigt.
- Durch die Überschreitung der Orientierungswerte nach BauNVO kommt es nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt. Das Plangebiet war im Bestand in diesem Bereich durch Bebauung und Flächenbefestigungen bereits in hohem Maße versiegelt. In Folge der Planung kommt es zwar an dieser Stelle zu einer Erhöhung der Anteile versiegelter Flächen, durch die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen von nicht überbauten Tiefgaragenflächen und Dachflächen kann dies aber zu weiten Teilen ausgeglichen werden.

- Im Falle einer Überbauung des Innenhofs ist gemäß § 2 Nummer 17 der Verordnung auch hier eine intensive Dachbegrünung der entsprechenden Dachflächen gesichert. Dadurch entsteht ein wirksamer ökologischer Ausgleich.

Durch die festgesetzte Grundflächenzahl kommt es – in Kombination mit der vorgesehenen Geschossigkeit – ebenfalls zu Überschreitungen der in § 17 BauNVO definierten Orientierungswerte für die Geschossflächenzahl (GFZ), die zwar nicht ausdrücklich festgesetzt wird, im Rahmen der städtebaulichen Abwägung jedoch zu berücksichtigen ist. Im urbanen Gebiet ermöglicht das städtebauliche Konzept – unter anderem durch die beabsichtigte Überbauung der Innenhöfe sowie den städtebaulich markanten 15-geschossigen Hochpunkt – eine zulässige Geschossfläche von insgesamt rund 47.500 m². Daraus ergibt sich eine rechnerische Geschossflächenzahl (GFZ) von etwa 3,8 und damit eine deutliche Überschreitung des für urbane Gebiete in § 17 BauNVO genannten Orientierungswertes von 3,0.

Neben den bereits genannten Gründen ist eine Überschreitung der Orientierungswerte auch aus folgenden Aspekten vertiefend gerechtfertigt: Das städtebauliche Konzept sieht die Ausbildung eines baulichen Hochpunktes als markanten Eingang des Quartiers vor. Dieser Hochpunkt benötigt eine ausreichende Gebäudehöhe, um als Pendant zu dem ebenfalls 15-geschossigen Wohnhaus am Barmbeker Markt städtebaulich wirksam zu werden. Mit der vollflächig zulässigen Überbauung der Innenhöfe werden zudem potenzielle Nutzungskonflikte zwischen den gewerblichen bzw. einzelhandelsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und der zulässigen Wohnnutzung in den Obergeschossen vermieden. Logistik- und Anlieferverkehre können unterhalb der Überbauung, jedoch auf Straßenniveau, abgewickelt werden, sodass sie nicht zu Beeinträchtigungen der Wohnqualität führen. Darüber hinaus ermöglicht die zusätzliche Gebäudetiefe die Ansiedlung flächenintensiverer Gewerbebetriebe, wodurch der Charakter eines gemischt genutzten Quartiers gestärkt und das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ unterstützt wird. Gleichzeitig entsteht durch die Überbaumöglichkeit eine zusätzliche Ebene, die als qualitätsvolle Freifläche für Dachbegrünungen, Retentionsmaßnahmen sowie für die bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielflächen genutzt werden kann. Die Höhenentwicklung der straßenbegleitenden Bebauung entlang der Hamburger Straße und der Weidestraße trägt zudem durch ihre abschirmende Wirkung zu einer spürbaren Verbesserung der Wohnbedingungen im dahinterliegenden Quartier bei.

Zur Sicherung des zuvor beschriebenen städtebaulichen Konzepts und zur verlässlichen Ausbildung der klar gefassten Blockrandfiguren wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Sie gewährleistet eine durchgehende straßenbegleitende Bebauung und bildet prägnante Raumkanten entlang der Hamburger Straße, der Weidestraße, der Planstraße 2, des Quartiersplatzes sowie der dazwischenliegenden städtebaulichen Fuge. Im vor Ort vorhandenen Gebäudebestand zeigt sich aktuell eine uneinheitliche, teils offene, teils geschlossene Bauweise, die sowohl unterschiedliche Bautiefen als auch stark variierende Gebäudehöhen umfasst. Beide Baublöcke sind jeweils durch wenige Grundeigentümer:innen mit vergleichsweise großflächigen Grundstückseinheiten geprägt. Diese Eigentumsverhältnisse bieten günstige Rahmenbedingungen für die perspektivische Realisierung der geschlossenen Bauweise. Der Bezirk steht mit sämtlichen Grundeigentümer:innen in Kontakt. In Teilbereichen wird gemeinsam die Arrondierung von Flächen vorbereitet, um sinnvolle und realisierbare Entwicklungsabschnitte zu fördern. Gleichwohl kann es auf Basis der derzeitigen Ausgangslage in einzelnen Bereichen zu Schnittstellen zwischen Bestand und möglicher Neubebauung kommen, die einer Konfliktbewältigung auf Ebene der Baugenehmigung bedürfen. Betroffen sind insbesondere die Übergänge zwischen den Flurstücken

5088 und 5259, 5086 und 7319, 6059 und 7319 sowie den Bereich um das Flurstück 5085. Hier grenzen im Bestand jeweils Fassaden mit Fenstern in den obersten Geschossen an die Grundstücksgrenzen heran, so dass im Einzelfall zu bewerten ist, auf welche Weise gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben. Das Gebot der Rücksichtnahme ist zu wahren. Da sich die Flurstücke 5259 sowie 7319 jedoch in halböffentlichen bzw. öffentlichem Eigentum befinden, ergeben sich Möglichkeiten bodenrechtliche Spannungen zu vermeiden. Insgesamt ist nicht davon auszugehen, dass sich städtebauliche Konflikte im Plangebiet ergeben.

Das urbane Gebiet wird grundsätzlich durch die bestehenden öffentlichen Straßen - Hamburger Straße und Weidestraße - sowie über die Planstraße 2 verkehrlich erschlossen. Für gewerbliche und einzelhandelsbezogene Nutzungen ist eine Anlieferung über Privatgrund funktional erforderlich. Die Möglichkeit einer eingeschossigen Überbauung des Innenhofs schafft hierfür geeignete Rahmenbedingungen: Unterhalb dieser Überbauung kann eine innenliegende, wettergeschützte Anlieferung für Gewerbe- und Einzelhandelsflächen abgewickelt werden, ohne Konflikte mit Wohnnutzungen oder dem öffentlichen Raum zu erzeugen. Darüber hinaus sind eine Gebäudedurchfahrt sowie eine gemeinsam nutzbare Tiefgarage über mehrere Grundstücke aus städtebaulicher Sicht wünschenswert, da sie zu einer effizienteren Erschließungsstruktur und einer Reduzierung oberirdischer Verkehrsbewegungen beitragen können. Solche Lösungen obliegen der konkreten Ausgestaltung auf Ebene der Baugenehmigungsverfahren.

Im Übergang zwischen den Baublöcken ist – wie bereits zuvor erwähnt – auf Grundlage des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts eine etwa 15,25 m breite Fuge vorgesehen. Das Wettbewerbsergebnis sah an dieser Stelle ursprünglich eine Fortführung der Planstraße 2 mit einem Durchstich zur Nebenfahrbahn der Hamburger Straße vor. Im Verfahren wurde die Erschließungskonzeption jedoch angepasst, da keine einvernehmliche Einigung über die Abgabe der hierfür notwendigen privaten Flächen erzielt werden konnte. Zur Sicherung der Wegebeziehungen und zur Gewährleistung einer funktionsfähigen Erschließung trotz der veränderten straßenräumlichen Konzeption wird für diesen Bereich ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Die Festsetzung dient der planungsrechtlichen Sicherung einer dauerhaften öffentlichen Zugänglichkeit und gewährleistet, dass Fuß- und Radverkehrsverbindungen innerhalb des Quartiers erhalten und nutzbar bleiben. Das Geh- und Fahrrecht ist nicht auf eine dauerhafte oder regelmäßige Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Eine Inanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge kommt lediglich ausnahmsweise in Betracht, insbesondere für logistische Erfordernisse, notwendige Anlieferungen oder Service- und Wartungstätigkeiten.

Im südlichen Bereich des Urbanen Gebiets wird ebenfalls ein etwa 6 m breites Geh- und Fahrrecht festgesetzt, um die im städtebaulichen Wettbewerb vorgesehenen Wegeverbindungen dauerhaft zu sichern. Es bindet unmittelbar an den Quartiersplatz an und führt über eine Länge von rund 40 m zu einem anschließenden Gehrecht, welches durch das allgemeine Wohngebiet („WA4“) verläuft. Hierdurch wird eine durchgängige Ost-West-Verbindung gewährleistet, die einerseits zum Biedermannplatz und in die dortige Grünachse sowie andererseits zur Hamburger Straße führt und damit eine gute Erreichbarkeit des ÖPNV – insbesondere der U-Bahn-Station „Dehnhaide“ – ermöglicht. Das Geh- und Fahrrecht dient ebenfalls dem Fuß- und Radverkehr. Eine Nutzung durch Kraftfahrzeuge ist nicht zulässig.

Im Eckbereich Hamburger Straße/ Weidestraße werden Teile der Flurstücke 5206, 5238 und 5090, welche sich im Eigentum desselben Grundeigentümers befinden, als öffentliche

Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Festsetzung orientiert sich an den verkehrlichen Anforderungen, die für die langfristige leistungsfähige Gestaltung des Knotenpunktes Hamburger Straße / Weidestraße sowie des nördlich anschließenden Abschnitts des Barmbeker Markts erforderlich sind. Laut Behörde für Verkehr und Mobilitätswende werden die Flächen zukünftig für den Ausbau Magistrale benötigt. Durch die teilweise Inanspruchnahme der Grundstücksflächen entstehen dem betroffenen Grundeigentümer keine abwägungsrelevanten Nachteile. Die verbleibenden Bauflächen weisen – sowohl im Vergleich zum derzeitigen Bestand als auch zu den Festsetzungen des unterliegenden Durchführungsplans D84A – ein deutlich höheres Entwicklungspotenzial auf. Mit der Festsetzung eines 15-geschossigen Hochpunktes geht eine erhebliche städtebauliche Aufwertung und eine Wertsteigerung einher.

Insgesamt ist im urbanen Gebiet nicht von abwägungsrelevanten nachteiligen Auswirkungen auf bestehende Rechte oder von Planungsschäden auszugehen. Sowohl im Vergleich zur vorhandenen Bebauung als auch zu den Festsetzungen des unterliegenden Durchführungsplans D84A ermöglichen die neuen Festsetzungen eine deutlich höhere bauliche Ausnutzung und damit eine wesentlich erweiterte städtebauliche Entwicklungsperspektive.

Generelles

Für alle Baugebiete gilt, dass weitere Geschosse über dem obersten Vollgeschoss (Stäbelfn) ausgeschlossen werden, damit sich die Bebauung in ihrer Höhenentwicklung in die bestehende Bebauung in der Umgebung einfügt und das städtebauliche Konzept umgesetzt wird. Um die Errichtung technisch notwendiger Anlagen wie zum Beispiel Fahrstuhlüberfahrten, Zu- und Abluftanlagen, Anlagen zur Umsetzung der Energie- und Wärmewende oder auch Dachausstiege zu ermöglichen, sie in ihrer städtebaulichen Wirkung jedoch nicht zu mächtig werden zu lassen, wird ihre zulässige Höhe auf 1,50 m begrenzt. Außerdem müssen sie mindestens 2 m Abstand von der Dachaußenkante einhalten. Damit werden eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht als dominant wahrgenommen. Falls es nachweislich erforderlich ist, Rettungswege über die Dachflächen sicherzustellen, kann im Ausnahmefall für den betroffenen Bereich auf den Abstand von 2 m zur Dachaußenkante verzichtet werden. Eine gestalterisch unauffällige Einbindung ist jedoch sicherzustellen. Gemäß § 16 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) sind bei der Errichtung von Gebäuden grundsätzlich Photovoltaikanlagen auf geeigneten Dachflächen zu installieren. Die Festsetzung steht dieser gesetzlichen Verpflichtung nicht grundsätzlich entgegen. Sollte es im Einzelfall aufgrund der Größe oder Anordnung der Dachflächen zu einem Konflikt zwischen den gestalterischen Anforderungen und der PV-Pflicht kommen, eröffnet die Festsetzung die Möglichkeit, im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine Ermessensentscheidung zu treffen. So kann sichergestellt werden, dass sowohl die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes als auch städtebauliche und gestalterische Belange angemessen berücksichtigt werden.

§ 2 Nummer 10: „In den Baugebieten sind über dem obersten zulässigen Vollgeschoss weitere Geschosse unzulässig. Erforderliche technische Aufbauten (zum Beispiel Haustechnik, Fahrstuhlüberfahrten, Solaranlagen, Dachausstiege) sind bis zu einer Höhe von 1,5 m zulässig. Sie müssen einen Mindestabstand von 2 m zur Dachaußenkante einhalten. Ausnahmen für erforderliche Rettungswege und Solaranlagen können zugelassen werden.“

Im urbanen Gebiet sind in Ermangelung ausreichender Freiflächen sowie zur Sicherung eines hochwertigen städtebaulichen Umfeldes und aus Gründen des Emissionsschutzes

private Stellplätze grundsätzlich in Tiefgaragen unterzubringen. Mit Inkrafttreten der Neufassung der Hamburgischen Bauordnung zum 01.01.2026 ist der Mobilitätsbedarf der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Besucherinnen und Besucher von gewerblichen Nutzungen zu ermitteln und hierfür ein Mobilitätsnachweis zu erstellen. Der Mobilitätsnachweis umfasst sowohl die Benutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes als auch Kfz-Stellplätze sowie Abstellplätze für Fahrräder im erforderlichen Umfang. Maßgeblich für die Anzahl der herzustellenden Stellplätze sind neben der Art der Nutzung die standortbezogenen Mobilitätsangebote des Umweltverbundes ebenso wie die örtlichen Verkehrsverhältnisse (§ 49 Absatz 1 HBauO). Für Wohnnutzungen entfällt der verpflichtende Mobilitätsnachweis (§ 49 Absatz 1 HBauO). Bei Wohnnutzungen entscheidet die Bauherrenschaft in eigener Verantwortung darüber, wie dem Mobilitätsbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner Rechnung getragen wird. Aufgrund der guten Erschließung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr sowie der Einbindung in den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrradverkehr, Sharing-Angebote) kann ein wesentlicher Teil des Mobilitätsbedarfs voraussichtlich über nicht-motorisierte und kollektiv organisierte Mobilitätsformen gedeckt werden. Die städtebauliche Zielsetzung, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und hochwertige, emissionsarme Quartiersstrukturen zu schaffen, wird hierdurch unterstützt. Nur im Ausnahmefall können im urbanen Gebiet oberirdische Stellplätze in begrenzter Zahl im Blockinnenbereich zugelassen werden, sofern diese für gewerbliche Nutzungen erforderlich sind und Beeinträchtigungen anderer Nutzungen ausgeschlossen werden (vgl. Kapitel 5.7). Die Möglichkeit, oberirdische Stellplätze im Blockinnenbereich zuzulassen, dient dazu, die Ansiedlung und Funktionsfähigkeit (Logistik) von gewerblichen Nutzungen – insbesondere von Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben – zu unterstützen, sofern dies betrieblich erforderlich ist. Eine oberirdische Anordnung ist in diesem Zusammenhang zulässig, wenn diese Stellplätze in den Sockel integriert werden, um Immissionen zu minimieren und den gestalterischen Anforderungen zu entsprechen.

§ 2 Nummer 13: „In den Baugebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Im urbanen Gebiet können für Nutzungen gemäß § 6a Absatz 2 Nummer 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) notwendige oberirdische Stellplätze ausnahmsweise zugelassen werden. Im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ sind für den mit einem Geh- und Fahrrecht belegten Bereich Ausnahmen für oberirdische Stellplätze zulässig.“

Das urbane Gebiet ist durch die Festsetzung der Blockrandstrukturen und der eingeschossigen Innenhöfe nahezu vollständig überbaubar. Dies spiegelt sich auch in der festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 wider. Lediglich in wenigen Bereichen, wie der städtebaulichen Fuge und im südlichen Quartiersteil, verbleiben nicht überbaute Grundstücksflächen. Um dennoch die wirtschaftliche Errichtung und Bündelung von Tiefgaragen für mehrere Gebäude zu ermöglichen und eine effiziente Anbindung an die öffentlichen Verkehrsflächen sicherzustellen, wird die Zulässigkeit von Tiefgaragen einschließlich Zu- und Ausfahrten sowie erforderlicher Nebenanlagen auch außerhalb der überbaubaren Flächen festgesetzt. Damit wird den funktionalen und wirtschaftlichen Anforderungen an eine moderne Quartierentwicklung Rechnung getragen und gleichzeitig die städtebauliche Qualität des Plangebiets gesichert.

§ 2 Nummer 15: „Tiefgaragen und ihre Zu- und Ausfahrten können auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Außerhalb der Baugrenzen sind neben der Tiefgarage auch Neben- und Abstellräume bis zu einer Geschossfläche von insgesamt 30 vom Hundert der Geschossfläche der Tiefgarage ausnahmsweise zulässig.“

5.3 Kerngebiet

5.3.1 Art der baulichen Nutzung

Das Kerngebiet „MK1“ im Südosten des Plangebietes bildet an der Ecke Hamburger Straße/ Berthastraße den baulichen Abschluss des Quartiers. Das bestehende vier- bis sechsgeschossige Geschäftshaus mit Büro- und Einzelhandelsnutzungen weist eine geeignete städtebauliche Maßstäblichkeit auf und fügt sich in Kubatur und Nutzung sinnvoll in die umgebende Bebauung ein. Die verkehrliche Erschließung erfolgt weiterhin über die Berthastraße. Die Festsetzung eines Kerngebiets ist an der stark frequentierten Hamburger Straße städtebaulich angemessen, da es eine hohe bauliche Dichte sowie eine Konzentration überwiegend zentralörtlicher, publikums- und dienstleistungsorientierter Nutzungen ermöglicht. Nach § 7 BauNVO sind in Kerngebieten vor allem Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen zulässig. Die vorhandene Bebauung entspricht diesen Merkmalen. Gleichzeitig ermöglicht die Festsetzung im Rahmen der zulässigen Nutzungsspanne eines Kerngebiets eine entsprechende Weiterentwicklung.

Bei dem Kerngebiet „MK2“ handelt es sich um ein Solitärgebäude, das entsprechend des zugrunde liegenden städtebaulichen Wettbewerbs auf dem zukünftigen Quartiersplatz angeordnet ist. Es soll eine quartiersbezogene, gemeinschaftliche Nutzung aufnehmen. Gewünscht ist insbesondere die Unterbringung einer gastronomischen Einrichtung im Erdgeschoss, die sich mit Außenbereichen zum Quartiersplatz öffnet und zu dessen Belebung beiträgt. Im Obergeschoss können ergänzend soziale, kulturelle oder vergleichbare gemeinschaftliche Nutzungen untergebracht werden.

In den Kerngebieten werden - wie auch in den urbanen Gebieten - Bordelle und bordellartige Betriebe sowie sog. „Sex-Shops“ und Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten, von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter (sog. Sex-Shops) ausgerichtet ist, soll eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Diese Betriebe, zu denen zum Beispiel Nachtlokale, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zählen, erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten gewerblichen Nutzungen führen bzw. den mit einer städtebaulichen Aufwertung angestrebten Gebietscharakter gefährden. Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte insbesondere eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame bei Verzicht auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Darüber hinaus widerspricht die Ansiedlung von Vergnügungsstätten, Bordellen, bordellartigen Betrieben sowie Sex-Shops dem angestrebten Charakter des zentralen Quartiersplatzes. Dieser soll als identitätsstiftender, öffentlich zugänglicher Aufenthalts- und Begegnungsraum dienen und eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen bieten. Einrichtungen mit den genannten Nutzungsarten stehen diesem Ziel entgegen, da sie erfahrungsgemäß nicht zu einer offenen, familienfreundlichen und vielfältig nutzbaren Umgebung beitragen. Vielmehr könnten sie das Image und die soziale Akzeptanz des Platzes beeinträchtigen und die gewünschte Belebung durch Gastronomie, Einzelhandel und soziale oder kulturelle Angebote behindern. Außerdem soll die unmittelbar benachbarte Wohnnutzung nicht durch solche Betriebe und den mit ihnen insbesondere auch in den Nachtstunden einhergehenden Lärm durch zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr

belastet werden. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten und in ihrer Wirkung vergleichbaren Gewerbebetrieben würde unter den bereits zuvor erwähnten Aspekten insgesamt dem Ziel zuwiderlaufen, städtebauliche Spannungen innerhalb des Plangebiets zu vermeiden. Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sollen insbesondere auch ausgeschlossen werden, weil sie mit der im Plangebiet vorgesehenen Wohnnutzung nur eingeschränkt vereinbar sind. Die Gefahr von Fehlentwicklungen ist in den Kerngebieten aufgrund der gut erschlossenen und damit für entsprechende Betriebe attraktiven Lage verstärkt gegeben. Aus diesem Grund wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 5: „Im urbanen Gebiet und in den Kerngebieten sind Vergnügungsstätten (Wettbüros, Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes (HmbSpielhG) vom 04. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77), die der Aufstellung von Spielgeräten mit Gewinnmöglichkeiten dienen, sowie Verkaufsräume und Verkaufsflächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig.“

In den Kerngebieten werden zudem Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nach § 7 Absatz 2 Nummer 5 BauNVO sowie die Ausnahmen für Tankstellen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO ausgeschlossen. Tankstellen und insbesondere großdimensionierte Garagenanlagen sind aufgrund des damit verbundenen motorisierten Verkehrsaufkommens mit dem angestrebten Quartierscharakter nicht vereinbar. Im Kerngebiet „MK1“ an der Hamburger Straße steht die städtebauliche Entwicklung einer urbanen Magistrale mit hoher baulicher Dichte und der Schaffung von Arbeitsstätten im Vordergrund. Tankstellen und großdimensionierte Garagenanlagen widersprechen diesen Zielen, da sie erhebliche Flächen für Verkehrs- und Bewegungsflächen beanspruchen und damit die angestrebte kompakte, wirtschaftliche und funktionsgemischte Ausnutzung der Grundstücke beeinträchtigen würden. Zudem sind sie mit einer erhöhten Verkehrsbelastung und entsprechenden Immissionen verbunden, was die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Entwicklung eines attraktiven, urbanen Umfelds negativ beeinflusst. Im Kerngebiet „MK2“ auf dem Quartiersplatz steht die Entwicklung einer qualitätvollen, identitätsstiftenden Quartiersmitte im Fokus. Der Quartiersplatz soll als zentraler Aufenthalts- und Begegnungsraum für das gesamte Quartier dienen und eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen bieten. Das Kerngebiet „MK2“ ist so konzipiert, dass insbesondere durch die Möglichkeit von Außengastronomie eine belebte Erdgeschosszone entsteht, die maßgeblich zur Aktivierung und Aufenthaltsqualität des Quartiersplatzes beiträgt. Die Ansiedlung von Tankstellen oder großflächigen Garagenanlagen wäre mit diesem Planungsziel nicht vereinbar. Darüber hinaus wäre die verkehrliche Erschließung solcher Anlagen an dieser sensiblen Stelle schwierig und würde die angestrebte Aufenthalts- und Freiraumqualität erheblich beeinträchtigen. Zudem könnten insbesondere die Verkehrsvorgänge solcher Betriebe zu Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnnutzung führen. Dies betrifft sowohl Lärmimmissionen durch die Tankstelle als auch durch die mit ihnen häufig verbundenen Betriebsformen wie Waschanlagen oder nächtliche Anlieferverkehre. Der Ausschluss ist auch deshalb vertretbar, weil im näheren Umfeld – beispielsweise an der Dehnhaide – bereits Tankstellenstandorte vorhanden sind und die Versorgung damit gewährleistet ist. Aus diesem Grund wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 7: In den Kerngebieten werden Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nach § 7 Absatz 2 Nummer 5 BauNVO sowie die

Ausnahmen für Tankstellen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO ausgeschlossen.

Für die Neuansiedlung von Einzelhandel sind die Ansiedlungsregeln für Einzelhandelsbetriebe gemäß der „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ (Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 23.01.2014) zu berücksichtigen. Damit soll der Schutz der in der Nachbarschaft gelegenen B1 Zentren „Hamburger Straße (heute EKZ Hamburger Meile)“ und „Fuhlsbüttler Straße“ gewährleistet werden. Im Nahversorgungskonzept Hamburg-Nord vom April 2018 ist der im Plangebiet liegende Abschnitt der Hamburger Straße von den Gutachtern als Nahversorgungslage definiert, da sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereits ein Discounter (allerdings mit unterdurchschnittlich großer Verkaufsfläche) und weitere kleinere Lebensmittelanbieter befinden.

Diese Einordnung als Nahversorgungslage im Nahversorgungskonzept, wie auch die Einordnung als Bestandteil des „Urbanen Marktplatzes“ im Entwurf des Hamburger Zentrenkonzepts, sprechen hier dafür, die Ansiedlungsregeln, die einen weitgehenden Ausschluss zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente erfordern würden, nicht vollumfänglich anzuwenden. Entlang der Hamburger Straße ist ein Ausbau der Nahversorgung für die zunehmende Anzahl an Bewohnenden im Einzugsbereich positiv zu bewerten, um die woh-nortnahe Versorgung der Bevölkerung dauerhaft zu sichern. Selbiges gilt für das Kerngebiet „MK2“ auf dem Quartierplatz. In den Kerngebieten ist daher Einzelhandel mit nahversorgungsrelevantem Sortiment zulässig, es erfolgt jedoch ein Ausschluss großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment. Aus diesem Grund wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 8: „In den Kerngebieten sind großflächige Einzelhandelsbetriebe sowie sonstige Handelsbetriebe, die Güter auch an Endverbraucher mit folgenden zentrenrelevanten Sortimenten verkaufen, unzulässig:

- Sanitätswaren,
- Zoologischer Bedarf
- Bücher, Papier- und Schreibwaren
- Spielwaren
- Bekleidung, Schuhe, Lederwaren,
- Optik, Foto, Uhren, Schmuck
- Musikinstrumente, Bild- und Tonträger,
- Sport-, Hobby- und Freizeitbedarf
- Elektrowaren
- Haushaltswaren, Glas, Porzellan
- Kunstgewerbe, Heimtextilien,
- Fahrräder.“

Der als zentrenrelevant definierte Sortimentskatalog ist den „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ (s.o.) entnommen. Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt außerhalb der im Nahversorgungskonzept ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche des Bezirks Hamburg-Nord. In den Kerngebieten wird die Ansiedlung großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelsnutzungen daher ausgeschlossen. Dadurch wird Kaufkraftabflüssen aus den zentralen Versorgungsbereichen und daraus resultierenden negativen oder gar strukturschädigenden Auswirkungen vorgebeugt.

Im „MK2“ wird das Wohnen ausgeschlossen, da hier gewerbliche, quartiersbezogene, gemeinschaftliche Nutzungen aufgenommen werden sollen. Gewünscht ist im Erdgeschoss

die Unterbringung einer gastronomischen Einrichtung (Café), die sich zum Quartiersplatz mit Außenbereichen präsentiert und zu einer Belebung des Stadtraumes beiträgt. Dies wird auch im Rahmen der Grundstücksvergabe geregelt. Aus diesem Grund wird folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 4: „Im Kerngebiet „MK2“ werden Wohnungen gemäß § 7 Absatz 2 Nummer 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO), sowie Ausnahmen für Wohnungen gemäß § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO ausgeschlossen. Im urbanen Gebiet ist das Wohnen in dem mit „(c)“ bezeichneten Bereich ausgeschlossen.“

5.3.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Kerngebiet „MK1“

Die überbaubaren Flächen im Kerngebiet „MK1“ werden über baukörperbezogene Baugrenzen bestandsgemäß festgesetzt. Die Bautiefe beträgt 14 m und entspricht damit den im übrigen Plangebiet festgelegten Werten. Dies ermöglicht flexible Grundrisslösungen und unterstützt eineutzungsgemischte sowie langfristig anpassungsfähige Gebäudestruktur. Die bauliche Tiefe ist nicht als starre Vorgabe zu verstehen, sondern ermöglicht im Rahmen der Grundrissplanung ggf. Rücksprünge, sofern dies zur Minderung der Lärmimmissionen (Grundrissplanung) oder zur Verbesserung der Besonnungssituation beiträgt.

Das bestehende Gebäude ist im überwiegenden Teil viergeschossig. Für diesen Bereich wird im Bebauungsplan eine maximale Anzahl von fünf Vollgeschossen festgesetzt, sodass eine maßvolle Aufstockung innerhalb der bestehenden Gebäudestruktur möglich wird. An der Hamburger Straße befindet sich ein kleiner, bereits heute sechsgeschossiger Bauteil, der als baulicher Hochpunkt den straßenräumlichen Abschluss bildet. Diese vorhandene Höhenstaffelung wird planungsrechtlich durch die Festsetzung eines Höchstmaßes von sechs Vollgeschossen übernommen.

Für das Kerngebiet wird eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Damit wird der nach § 17 BauNVO für Kerngebiete zulässige Orientierungswert von 1,0 unterschritten. Dies dient der Sicherung eines angemessenen Anteils an Freiflächen im Übergang zur angrenzenden Wohnbebauung sowie der städtebaulich verträglichen Einbindung des Bestandes.

Das bestehende Gebäude schließt im Norden und Westen an die jeweiligen Grundstücksgrenzen geschlossen an und prägt in dieser Form die städtebauliche Ordnung des Quartiers. An den seitlichen Wänden sind keine Fenster angeordnet. Mit den festgesetzten baukörperbezogenen Baugrenzen wird diese bauliche Stellung übernommen. Da die zulässige bauliche Ausformung damit hinreichend bestimmt ist, wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet. Städtebauliche Konflikte oder bodenrechtliche Spannungen sind nicht zu erwarten. Entlang der Berthastraße schließt die Bebauung im „WA5“ bereits geschlossen an das „MK1“ an. Im Norden grenzt das urbane Gebiet an das „MK1“. Aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtung der Baukörper zueinander und der auf der Grundstücksgrenze stehenden Brandwand von Seiten des „MK1“ können im Grenzbereich potenziell Abstandsflächenüberschneidungen auftreten. Da das Bestandsgebäude im Kerngebiet an der Nordfassade keine Fenster hat und diese aufgrund der Nordausrichtung ohnehin für die Besonnung nicht relevant ist, entstehen hier keine nachteiligen Auswirkungen. Im urbanen Gebiet ermöglichen die in der Tiefe flexiblen Baugrenzen in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur sowie die Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grundstück, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Kerngebiet „MK2“

Für das Kerngebiet „MK2“ wird bewusst keine zwingende Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse getroffen. Dies gewährleistet im Rahmen der Grundstücksvergabe die notwendige Flexibilität, um auf nutzungsspezifische Anforderungen reagieren zu können. Die städtebauliche Zielsetzung an dieser prominenten Stelle wird nicht primär durch die bauliche Höhe definiert, sondern durch die publikumswirksame Nutzung und den offenen Charakter des Gebäudes. Entscheidend ist seine Funktion als solitäres, platzprägendes Element zur Belebung des öffentlichen Raums.

Für das „MK2“ wird eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Damit wird der in § 17 BauNVO vorgesehene Orientierungswert für Kerngebiete unterschritten. Dies unterstützt die städtebauliche Intention, einen klar gefassten, urbanen Platzraum zu entwickeln und den Solitärbaukörper angemessen in die dichte Quartiersstruktur einzubinden. Die flächige Baugrenze bietet architektonischen und gestalterischen Spielraum in der baulichen Ausnutzung des Grundstückes, ohne einen konkreten Baukörper festzulegen. Die vorgesehenen Außenflächen sollen in erster Linie der funktionalen Erweiterung der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen in den öffentlichen Raum dienen. Einfriedungen oder vergleichbare abgrenzende bauliche Maßnahmen sind nicht gewünscht, da sie die beabsichtigte Offenheit und die Einbindung der Nutzungen in den Stadtraum beeinträchtigen würden. Städtebauliches Ziel ist ein pavillonartiges, transparentes Gebäude auf dem Quartiersplatz. Dies wird im Rahmen der Grundstücksvergabe geregelt.

Der Ausschluss von Nebenanlagen ist vor diesem städtebaulichen Hintergrund folgerichtig. Das Gebäude übernimmt eine besondere Rolle als klar ablesbarer Solitär mit hoher öffentlicher Präsenz. Zusätzliche Nebenanlagen würden diese Wirkung schwächen und den Charakter des Platzes beeinträchtigen. Aus diesem Grund wird folgende ergänzende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 11: „Im Kerngebiet „MK2“ und in den allgemeinen Wohngebieten „WA2“, „WA3“ und „WA4“ sind Nebenanlagen, mit Ausnahme der mit einem Gehrecht zu belastenden Flächen, unzulässig. Nebenanlagen für notwendige Fahrradstellplätze können ausnahmsweise zugelassen werden.“

Die Erschließung des „MK2“ erfolgt grundsätzlich über die Planstraße 2. Für Liefer- und Logistikverkehre besteht die Möglichkeit einer Anfahrt über den Quartiersplatz, ohne dessen Aufenthaltsqualität wesentlich zu beeinträchtigen. Oberirdische Stellplätze sind gemäß § 2 Nummer 13 der Verordnung ausgeschlossen. Dies trägt dem Ziel Rechnung, den Quartiersplatz und das „MK2“ als attraktiven öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten. Pkw-Stellplätze würden die Möglichkeit für eine attraktive Außengastronomie und die gewünschte Interaktion zwischen den Erdgeschossnutzungen und dem öffentlichen Raum erheblich beeinträchtigen. Der Umgang mit Mobilitätsbedarfen richtet sich nach der Hamburgischen Bauordnung. Diese sieht anstelle einer pauschalen Stellplatzpflicht einen Mobilitätsnachweis vor, was eine flexible, standortbezogene Bewertung der erforderlichen Maßnahmen erlaubt. Für das „MK2“ bedeutet dies, dass der Mobilitätsbedarf vorrangig über die hochwertige ÖPNV-Anbindung, Angebote des Umweltverbunds sowie bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu decken ist. Hierdurch wird eine städtebaulich verträgliche Lösung geschaffen, die den Charakter des Quartiersplatzes wahrt und zugleich die Anforderungen der HBauO erfüllt. Gleichzeitig wird das Grundstück „MK2“ zusammen mit dem nördlich benachbarten Wohnungsbaugrundstück im „WA2“ ausgeschrieben und vergeben, sodass

notwendige Stellplatzbedarfe auch innerhalb einer Tiefgarage des Wohnungsbaus gedeckt werden könnten.

Generelles

Für das Kerngebiet gelten hinsichtlich Gebäudehöhe, Stellplatzorganisation und Tiefgaragen die gleichen städtebaulichen und funktionalen Anforderungen wie in den übrigen Baugebieten (§ 2 Nummer 10, 13, 15 der Verordnung). Die Begrenzung der Gebäudehöhe und der Ausschluss zusätzlicher Staffelgeschosse sichern eine städtebaulich verträgliche Einfügung in die Umgebung und verhindern gestalterisch dominante Dachaufbauten. Die Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen trägt dazu bei, oberirdische Flächen für hochwertige Nutzungen und Freiräume freizuhalten. Die Möglichkeit, Tiefgaragen und deren Zu- und Ausfahrten auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulassen zu können, gewährleistet eine wirtschaftliche und flexible Quartierserschließung. Damit werden die funktionalen, gestalterischen und stadtoökologischen Ziele des Bebauungsplans auch im Kerngebiet konsequent umgesetzt.

5.4 Flächen für den Gemeinbedarf

Im Nordwesten des Plangebietes angrenzend an Weidestraße und Elsastraße werden Flächen für den Gemeinbedarf festgesetzt. Der nördliche Teil der Gemeinbedarfsfläche, der das Flurstück 5991 (Weidestr. 53) mit einer Größe von 5.150 m² umfasst, erhält die Zweckbestimmung „Kirche/ Kloster“, Begünstigter ist die römisch-katholische Kirche. Auf dem Flurstück befinden sich die katholische Kirche St. Sophien und das Dominikaner-Kloster St. Johannis, die als Baudenkmale zusammen das denkmalgeschützte Ensemble „Kirche St. Sophien und Kloster St. Johannis“ bilden und in ihrem Bestand geschützt sind. Für das Gebäudeensemble erfolgt im Bebauungsplan eine nachrichtliche Übernahme des Denkmalschutzes (vgl. Kapitel 5.9).

Der Bebauungsplan setzt hier bestandsgemäße Baugrenzen fest. Weiterhin wird auf die Festsetzung einer Geschossigkeit oder einer Bauweise verzichtet, da Kirchengebäude besondere Raumhöhen aufweisen und die Bebauung unter Denkmalschutz steht. Die Grundflächenzahl wird mit 0,4 festgesetzt, dies entspricht in etwa der baulichen Dichte im Bestand. Durch den Denkmalschutz können bauliche Veränderungen am Ensemble nahezu ausgeschlossen werden.

Für den südlichen Teil der Gemeinbedarfsfläche auf dem Flurstück 5992 (Elsastraße 46) wird die Zweckbestimmung „Schule/ Kita“ festgesetzt. Die Festsetzung dient der Sicherung und Weiterentwicklung des dort vorgesehenen Bildungsstandortes der römisch-katholischen Kirche. Die überbaubaren Flächen werden als offenes Baufeld festgesetzt, um eine flexible städtebauliche Anordnung der zukünftigen Gebäude zu ermöglichen. Es wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Diese Dichte gewährleistet einerseits ausreichende Freiflächen für den durch Schule und Kita entstehenden Bedarf und eröffnet andererseits ein angemessenes bauliches Entwicklungspotenzial. Die maximale Anzahl von vier Geschossen ermöglicht eine funktionale Anordnung der Nutzungen und fügt sich zugleich in die umgebende Bebauungsstruktur ein, insbesondere im Übergang zu den südlich angrenzenden fünf- bis sechsgeschossigen Baufeldern. Die Festsetzung berücksichtigt den Umgebungsschutz des benachbarten denkmalgeschützten Ensembles aus Kirche und Kloster. Die geplante städtebauliche Struktur wurde mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Aus der baulichen Entwicklung der Gemeinbedarfsfläche ergeben sich daher keine städtebaulichen Spannungen oder Beeinträchtigungen des Denkmals.

5.5 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan stellt die angrenzenden Straßenverkehrsflächen von Hamburger Straße, Weidestraße, Elsastraße und Berthastraße im Wesentlichen bestandsgemäß dar. Die Straßen sind ausreichend dimensioniert, um den zusätzlich - durch die neue Bebauung der Wohn- und urbanen Gebiete - entstehenden motorisierten Verkehr aufnehmen zu können. Um dies zu prüfen und nachzuweisen wurde bereits zur Erarbeitung des Funktionsplanes eine verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des neuen Quartiers beauftragt (Endfassung vom November 2017). Der Knotenpunkt Weidestraße/ Elsastraße ist hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit in einem Nachtrag zur verkehrstechnischen Untersuchung zusätzlich untersucht worden. Eine Aufweitung des Knotens zur Herstellung einer Aufstellfläche für linksabbiegende Fahrzeuge auf der Weidestraße wäre für die Sicherung des Verkehrsflusses zwar günstig, soll aber zeitnah nicht umgesetzt werden, da für diese Maßnahme wertvolle Straßenbäume gefällt werden müssten.

Die Hamburger Straße wird im Bebauungsplan grundsätzlich bestandsgemäß als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Abweichungen ergeben sich lediglich im Norden. Im Kreuzungsbereich Weidestraße/ Hamburger Straße wird eine Erweiterung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorgesehen. Betroffen sind die Flurstücke 5206, 5238 und 5090, die im Eigentum desselben Grundstückseigentümers stehen. Die Flächen werden nach Auskunft der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) für zukünftige verkehrliche Bedarfe an der Magistrale benötigt, insbesondere für den Ausbau des Knotenpunktes am Barmbeker Markt sowie für die Neuordnung der Nebenfahrbahnen entlang der Hamburger Straße. Die Neufassung der Straßenverkehrsflächen nimmt zugleich die bestehende Straßenflucht der Hamburger Straße auf. Dies steht im Einklang mit der im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb entwickelten Kubatur und unterstützt die städtebaulich gewünschte Fassung des Straßenraums. Durch die Inanspruchnahme der genannten Teilflächen entsteht dem Grundstückseigentümer kein Planungsschaden. Mit der Festsetzung des urbanen Gebiets wird auf den verbleibenden Flächen eine deutlich höhere bauliche Dichte ermöglicht, als sie im Bestand vorhanden ist und als sie der bisher geltende Durchführungssplan D84A zulässt. Die Wertsteigerung durch die neue planungsrechtliche Entwicklungsoption übersteigt die durch die Flächenabtretungen entstehenden Einschränkungen, sodass insgesamt keine nachteilige Betroffenheit vorliegt.

Die Hamburger Straße mit ihrer Nebenfahrbahn dient als Erschließung des urbanen Gebiets. An der Hamburger Straße ist mit dem geplanten, parallel zur Straßenverkehrsfläche verlaufenden Städtebau eine Neuordnung bzw. -gestaltung der Nebenflächen sowie der Nebenfahrbahn vorgesehen. Ziel ist es langfristig, die Radverkehrsführung zu verbessern, die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu erhöhen und erforderliche Besucherparkstände im öffentlichen Straßenraum anzuordnen. Für die zukünftige Gestaltung der Nebenfahrbahn sind bereits konkrete verkehrsbehördliche Maßnahmen des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) relevant. Im Rahmen der ad-hoc-Maßnahme „Barmbeker Markt“ zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs wird die Nebenfahrbahn der Hamburger Straße als Fahrradstraße hergerichtet. Damit einher geht eine Neuordnung der Parkstände, die künftig in Längsaufstellung vorgesehen sind. Eine konsistente Führung des Radverkehrs sowie eine klare Ordnung des ruhenden Verkehrs werden gewährleistet.

Langfristig sollen an der Weidestraße Flächen für die zukünftigen Anforderungen an sichere und inklusive Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr entstehen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans tragen diesem Ziel Rechnung und schaffen die planungsrechtlichen

Voraussetzungen für eine sukzessive Herstellung regelkonformer und barrierefreier Nebenflächen. Im östlichen Abschnitt der Weidestraße werden die Straßenverkehrsflächen überwiegend in der Form festgesetzt, wie sie bereits im Durchführungsplan D84A ausgewiesen waren und im Bestand hergestellt sind. Allerdings zeigt sich insbesondere im Kreuzungsbereich Weidestraße/ Hamburger Straße ein zusätzlicher Bedarf an Flächen, um die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit dauerhaft zu gewährleisten. Daher werden im Bereich der Flurstücke 5206, 7251 und 5259 ergänzende öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Diese sichern eine zukunftsgerichtete Neuordnung der Nebenflächen, insbesondere für Fuß- und Radverkehr, und tragen den Anforderungen an Inklusion und Barrierefreiheit Rechnung. Die betroffenen Flächen liegen im räumlichen Vorbereich zwischen öffentlicher Straßenverkehrsfläche und den festgesetzten Baugrenzen und wären aufgrund ihrer Lage und des Zuschnitts ohnehin keiner eigenständigen baulichen Nutzung sinnvoll zugänglich. Die planungsrechtliche Überführung dieser Bereiche als öffentliche Straßenverkehrsfläche führt daher nicht zu einer materiellen Beeinträchtigung privater Nutzungsinteressen. Ein Planungsschaden entsteht insgesamt nicht, da im urbanen Gebiet eine deutlich höhere Dichte ermöglicht wird als im Bestand und gegenüber dem unterliegenden Planrecht des Durchführungsplans D84A. Westlich an diesen Kreuzungsbereich anschließend ergeben sich ebenfalls Anpassungserfordernisse der bestehenden Festsetzungen des Durchführungsplans D84A. Ab dem Übergang der Flurstücke 5093 und 2899 sieht das unterliegende Planrecht deutlich weitergehende Straßenverkehrsflächen auf privaten Grundstücken vor. Dies betrifft Teile der allgemeinen Wohngebiete „WA1“ und „WA2“ sowie der Gemeinbedarfsfläche (Kloster/ Kirche). Der Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 übernimmt diese weitergehenden Festsetzungen bewusst nicht, sondern reduziert die Ausdehnung der Straßenverkehrsflächen. Es wird ein Abstand von rund einem Meter zwischen den Gebäuden und der Straßenverkehrsfläche sichergestellt und gleichzeitig ein Umfang festgesetzt, der eine zukünftige regelkonforme Ausbildung der Nebenflächen, insbesondere für den Fußverkehr, weiterhin unterstützt. Damit finden in diesen Bereichen keine zusätzlichen Grundeingriffe statt; vielmehr werden den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern Flächen gegenüber dem bislang geltenden Planrecht zurückgeführt.

Entlang der Elsastraße werden die öffentlichen Straßenverkehrsflächen differenziert festgesetzt. Im Bereich der Gemeinbedarfsflächen erfolgt die Festsetzung bestandsgemäß, da die vorhandene Anlage bereits den verkehrlichen Anforderungen entspricht. Für den Bereich des ehemaligen Busbetriebshofes wird die Straßenverkehrsfläche um 1,0 m erweitert. Private Belange werden hierdurch nicht berührt, da sich die Flächen vollständig im öffentlichen Eigentum befanden beziehungsweise erst im Rahmen der Vergabe in privates Eigentum übergegangen sind. Betroffen sind die Bereiche westlich der allgemeinen Wohngebiete „WA3“ und „WA4“. Für die Flächen am „WA4“ entspricht dies aufgrund des Straßenverlaufes auch den Festsetzungen des derzeit unterliegenden Planrechts D84A. Die im Durchführungsplan für die Flurstücke 1281, 1279 und 1280 im „WA5“ vorgesehenen Straßenverkehrsflächen werden im Bebauungsplan in dieser Form nicht mehr übernommen. Die Flächen werden in den privaten Grundstücksbestand zurückgeführt, da sie für den zukünftigen regelkonformen Ausbau der Elsastraße nicht mehr erforderlich sind. Durch diese Anpassungen wird die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Elsastraße sichergestellt, ohne dass zusätzliche private Grundstücksflächen dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen.

Entlang der Berthastraße werden aus Gründen der verkehrlichen Erforderlichkeit 0,50 m öffentliche Straßenverkehrsfläche auf Privatgrund festgesetzt. Betroffen sind Teile des Kerngebiets „MK1“ sowie des allgemeinen Wohngebiets „WA5“. Da die Nebenflächen der

Berthastraße nicht den erforderlichen Breiten entsprechen, sollen die Straßenverkehrsflächen hier maßvoll gegenüber dem Bestand verbreitert werden. Dadurch kann insbesondere der Gehweg in einzelnen Abschnitten barrierefrei ausgebaut werden. Die Festsetzung unterstützt damit die angestrebte inklusive Gestaltung des Quartiers. Ein Planungsschaden entsteht durch die Inanspruchnahme nicht. Der derzeit geltende Durchführungsplan D84A weist in diesem Bereich nur in sehr geringem Umfang bebaubare Flächen aus und lässt eine bauliche Entwicklung nur eingeschränkt zu. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine Sicherung der Bestandsbebauung vorgenommen sowie eine verbesserte bauliche Ausnutzbarkeit geschaffen. Die durch die neuen Festsetzungen geschaffene bauliche Entwicklungsperspektive stellt einen erheblichen Mehrwert dar und kompensiert die geringe Flächeninanspruchnahme vollständig, sodass eine nachteilige Betroffenheit der Eigentümer nicht vorliegt.

Zur Erschließung des neuen Quartiers sind neue Straßenverkehrsflächen erforderlich. Die Erschließung, bestehend aus den Planstraßen 1 und 2 sowie der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersplatz“, wird im Rahmen einer Liegenschaftserschließung geplant und umgesetzt. Für die Abstimmung der grundlegenden Erschließungsstruktur wurde in Zusammenarbeit mit den betroffenen bezirklichen Dienststellen ein Erschließungskonzept durch ein Ingenieurbüro erarbeitet. Es diente der Überprüfung, ob die vorgesehenen Straßenverkehrsflächen den funktionalen Anforderungen entsprechen und ausreichend dimensioniert sind. Um das Ziel zu erreichen, Durchgangsverkehre zu vermeiden und einen möglichst verkehrsarmen Quartiersplatz zu schaffen, wurden mehrere Varianten geprüft. Der Bebauungsplan sollte mit der Ausweisung der Planstraßen und des Quartiersplatzes als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung die abgestimmte Vorzugsvariante festsetzen. Die ursprünglich geplante Führung der Planstraße 2 sah im östlichen Abschnitt eine Inanspruchnahme privater Grundstücke vor. Da das hierfür notwendige Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümer:innen nicht erzielt werden konnte, war diese Variantenführung nicht realisierbar. Die Erschließungskonzeption wurde daher angepasst: Die Planstraße 2 verläuft nun im Wesentlichen auf öffentlichem Grund und endet in einer Wendeanlage. Die ursprünglich vorgesehene Querung zwischen den Baublöcken im urbanen Gebiet wird nicht als öffentliche Straße ausgebildet, sondern über ein Geh- und Fahrrecht als fuß- und radläufige Verbindung gesichert.

Das Erschließungskonzept sieht eine annähernd gleiche Verteilung der Verkehrsmengen, die zur Erschließung des neuen Quartiers entstehen werden, auf die beiden Zufahrten von der Weidestraße und der Elsastraße vor. Durch die Unterbindung einer durchgängigen Durchfahrbarkeit des neuen Quartiers werden Durchfahrts- und Schleichverkehre vermieden. Zwischenzeitlich hat die zuständige Dienststelle in einer ergänzenden Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung angesetzten Verkehrszahlen als konservative Maximalannahmen zu verstehen sind und in der tatsächlichen Nutzung des Quartiers voraussichtlich nicht erreicht werden. Insbesondere für die Wohnstraßen ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Verkehrsbelastung deutlich unter den rechnerisch ermittelten Worst-Case-Szenarien liegt. Die Erschließungsplanung ist insgesamt so ausgestaltet, dass eine angemessene Verkehrsabwicklung und eine ausgewogene Berücksichtigung der Nachbarschaftsbelange sichergestellt sind.

Die Planstraße 1 zweigt von der Elsastraße, die bereits als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist, ab und sorgt für die Erschließung des westlichen Teils des neuen Quartiers. Die Breite wird mit 16,50 m ausgewiesen und soll nach dem Separationsprinzip mit Fahrbahn sowie

beidseitigen Gehwegen und Park-/ Grünstreifen gestaltet werden. Angedacht ist die Herstellung von mindestens 2,65 m breiten Gehwegen, die für den maßgeblichen Begegnungsfall (Begegnung zweier Rollstühle) barrierefrei ausgebildet werden und somit dieser künftig wichtigen Gehwegverbindung gerecht werden. Die Fahrbahn benötigt eine Breite von 5,50 m, da sie potenziell für den Begegnungsfall Lkw/ Pkw ausgelegt sein muss. Am Ende der Planstraße auf dem südöstlichen Bereich des Quartiersplatzes wird eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Die Wendeanlage wird im Separationsprinzip gestaltet mit einseitig entlang der Wohngebäude verlaufenden Gehwegen, sodass die Trennung der Verkehre und damit die Sicherheit der Fußgänger gewährleistet sind. Mit Durchfahrtsperren (z.B. versenkbaren Pfosten oder Steck- bzw. Klapppfosten) soll sichergestellt werden, dass der Quartiersplatz nur von Fahrzeugen mit Zufahrtberechtigung befahren wird. In der Planstraße 1 können 20 Besucherparkstände und 26 Fahrradabstellplätze untergebracht werden.

Der Quartiersplatz erhält die planungsrechtliche Festsetzung als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersplatz“, um eine verkehrsfreie Platzfläche zu schaffen und auf Basis der erfolgten Bürgerbeteiligung eine autofreie Durchwegung des Quartiers zu gewährleisten. Der Quartiersplatz dient der öffentlichen Freiraumversorgung des Quartiers. Eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch die Nutzung motorisiertem Individualverkehr soll dadurch ausgeschlossen werden. Die Nutzung durch Fahrradfahrer soll ermöglicht werden. Zu weiteren Erläuterungen siehe Kapitel 5.6.

Die Planstraße 2 dient der Erschließung des Allgemeinen Wohngebiets „WA 2“ sowie des angrenzenden urbanen Gebiets. Sie wird von der Weidestraße aus geführt und endet mit einer Wendeanlage nördlich des Quartiersplatzes. Sie erhält eine Breite von 16,50 m. Die Fläche soll nach dem Separationsprinzip ausgestaltet werden und eine Fahrbahn sowie beidseitige Gehwege und begleitende Grün- bzw. Aufenthaltsstreifen aufnehmen. Die Gestaltung ermöglicht eine sichere und übersichtliche Verkehrsführung als Tempo-30-Zone. Der südliche Abschluss der Planstraße 2 erfolgt über die Wendeanlage, die die notwendige Leistungsfähigkeit für die Andienung der angrenzenden Baugebiete sicherstellt. Die Dimensionierung gewährleistet insbesondere das Wenden von dreiachsigen Müllfahrzeugen. Zur Umsetzung der Planstraße 2 werden im Bereich des Flurstücks 5259 ergänzende öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Diese sichern einen zukunftsgerichteten Ausbau, auch im Hinblick auf Anforderungen gewerblicher Nutzungen. Die betroffenen Flächen liegen im räumlichen Vorbereich zwischen öffentlicher Straßenverkehrsfläche und den festgesetzten Baugrenzen und wären aufgrund ihrer Lage und des Zuschnitts - ähnlich wie entlang der Weidestraße - ohnehin keiner eigenständigen privaten Nutzung sinnvoll zugänglich. Die planungsrechtliche Überführung dieser Bereiche als öffentliche Straßenverkehrsfläche führt daher nicht zu einer materiellen Beeinträchtigung privater Nutzungsinteressen. Ein Planungsschaden entsteht auch hier nicht, da im urbanen Gebiet eine deutlich höhere Dichte ermöglicht wird als im Bestand und gegenüber dem unterliegenden Planrecht des Durchführungsplans D84A.

Die ursprünglich geplante Querung zwischen den Baublöcken im urbanen Gebiet wird nicht als öffentliche Straße ausgebildet, bleibt jedoch über ein Geh- und Fahrrecht als fuß- und radläufige Verbindung erhalten. Dadurch wird eine wichtige Wegeverbindung innerhalb des Quartiers gesichert. Die Flächen können zugleich als qualitätsvolle Aufenthalts- und Bewegungsbereiche genutzt werden. Das Geh- und Fahrrecht ist nicht regelhaft für motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Lediglich in Ausnahmefällen – etwa für notwendige Logistik- und Anlieferverkehre – kann eine Befahrung zugelassen werden.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts für das Plangebiet wurde besonderer Wert auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung gelegt. Ziel ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering zu halten und alternative Mobilitätsformen zu fördern. Dies soll insbesondere durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die sehr gute Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sowie ergänzende Mobilitätsangebote - etwa Car-Sharing oder autoarme Wohnkonzepte im Rahmen der Grundstücksvergabe - erreicht werden. Die innere Erschließung des Quartiers ist insgesamt verkehrsarm organisiert; mit der Planstraße 1, der verkürzten Planstraße 2 und dem Quartiersplatz werden nur in begrenztem Umfang neue Straßenverkehrsflächen geschaffen. Der zentrale Quartiersplatz wird als weitgehend autofreier Raum ausgestaltet, was sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende stärkt. Dies wird zusätzlich durch das 2019 entwickelte Mobilitätskonzept unterstützt, was als Basis der jeweiligen Grundstücksvergaben fungierte.

Vor diesem Hintergrund werden im öffentlichen Straßenraum insgesamt rund 30 Besucherparkstände vorgesehen. Diese Zahl wurde unter Berücksichtigung der in der ReStra abgebildeten Minderungsmöglichkeiten festgelegt. Angesichts der geringen Zahl neuer Erschließungsflächen und der bewussten Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens steht nur ein begrenzter Raum für öffentliche Parkstände zur Verfügung. Zugleich ist das Quartier über den nahegelegenen U-Bahnhof Dehnhaide, mehrere Buslinien sowie die Hamburger Straße als wichtige Magistrale hervorragend in den Umweltverbund eingebunden, sodass viele alltägliche Wege ohne Pkw zurückgelegt werden können. Das Quartier wird in weiten Teilen – insbesondere rund um den Quartiersplatz – als autoarmes bzw. autofreies Quartier konzipiert. Die autoarme Ausgestaltung ist im Rahmen der Grundstücksvergaben verbindlich gesichert. Insgesamt finden sich hier auch die Ziele des Mobilitätskonzepts wieder. Die vorgesehene Anzahl von rund 30 Parkständen ermöglicht die Aufnahme notwendiger Besucherverkehre, ohne die angestrebte verkehrsarme Ausrichtung oder die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums zu beeinträchtigen. Sie unterstützt das Ziel eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens und trägt zugleich zur städtebaulichen Qualität des neuen Quartiers bei.

5.6 Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Quartiersplatz bildet das Zentrum des neuen Quartiers und übernimmt eine zentrale städtebauliche Funktion. Er wird als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersplatz“ festgesetzt. Als räumlicher und sozialer Mittelpunkt orientieren sich sowohl das nördlich gelegene allgemeine Wohngebiet „WA2“ als auch das östlich anschließende urbane Gebiet an diesem Platz. Durch den Ausschluss von Wohnnutzungen in den Erdgeschossen sollen in diesen Bereichen publikumsorientierte Nutzungen entstehen, die in direkter Beziehung zum Platz stehen und zu seiner Belebung beitragen. Ergänzend stärkt das innerhalb des Quartiersplatzes gelegene Kerngebiet „MK2“ mit seiner gemeinschaftsorientierten Nutzung die Rolle des Platzes als identitätsstiftender Baustein des Quartiers. Der Quartiersplatz soll vorrangig den Charakter eines Fußgänger- und Radfahrerbereichs erhalten und gleichzeitig Aufenthalts- und Spielfunktionen übernehmen. Die Fläche umfasst rund 5.675 m²; innerhalb dieses Bereichs wird ein rund 730 m² großes Grundstück für das stadtteilbezogene Gemeinschaftshaus im „MK2“ herausparzelliert.

Der Quartiersplatz ist vorrangig als Fußgänger- und Radfahrerbereich konzipiert und übernimmt zugleich wichtige Aufenthalts- und Spielfunktionen. Die Fläche ist so gestaltet, dass sie barrierefrei zugänglich und inklusiv nutzbar ist. Der private und gewerbliche Kfz-Verkehr

wird vom Quartiersplatz weitgehend ferngehalten, um die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und die ungestörte Nutzbarkeit der Freiflächen zu gewährleisten. Gleichzeitig bleibt die Befahrbarkeit für notwendige Funktionsverkehre – wie Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, Stadtreinigung sowie Ver- und Entsorgungsträger – sichergestellt. Auch für Umzüge, Möbeltransporte und Bauunternehmen ist die temporäre Nutzung der Fläche möglich, sodass die logistische Erreichbarkeit der umliegenden Gebäude gewährleistet bleibt, ohne den Platz dauerhaft mit Fahrzeugverkehr zu belasten.

Die konkrete Widmung des Quartiersplatzes erfolgt nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen eines gesonderten Verfahrens. Dabei kann die Fläche – entsprechend den fachlichen Vorgaben der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende – differenziert nach Verkehrsarten und Verkehrszwecken gewidmet werden.

Die detaillierte Erschließungs- und Ausführungsplanung sowie die gestalterische Ausarbeitung erfolgen im Rahmen der Liegenschaftserschließung. Der Quartiersplatz wird barrierefrei als öffentliche Wegefläche gestaltet und soll inklusiv erlebbar und nutzbar sein. Im nachgelagerten Planungsprozess ist angestrebt, im zentralen Bereich eine begrünte Retentionsfläche vorzusehen, die als temporärer Rückstauraum bei Starkregenereignissen dienen und zugleich einen Beitrag zum klimaangepassten Regenwassermanagement leisten kann.

5.7 Stellplätze und Tiefgaragen

Das städtebauliche Konzept für das neue Quartier „Mesterkamp“ verfolgt das Ziel, das Gebiet insbesondere im zentralen Bereich weitgehend vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten und damit ein hochwertiges, emissionsarmes und fußgängerorientiertes Wohn- und Aufenthaltsumfeld zu schaffen (vgl. Kapitel 5.5 und 5.6). Mit Inkrafttreten der Neufassung der Hamburgischen Bauordnung zum 01.01.2026 ist der Mobilitätsbedarf der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Besucherinnen und Besucher von gewerblichen Nutzungen zu ermitteln und hierfür ein Mobilitätsnachweis zu erstellen. Der Mobilitätsnachweis umfasst sowohl die Benutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes als auch Kfz-Stellplätze sowie Abstellplätze für Fahrräder im erforderlichen Umfang. Maßgeblich für die Anzahl der herzustellenden Stellplätze sind neben der Art der Nutzung die standortbezogenen Mobilitätsangebote des Umweltverbundes ebenso wie die örtlichen Verkehrsverhältnisse (§ 49 Absatz 1 HBauO). Für Wohnnutzungen entfällt der verpflichtende Mobilitätsnachweis. Dort entscheidet die Bauherrenschaft in eigener Verantwortung darüber, wie dem Mobilitätsbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner Rechnung getragen wird. Im Rahmen der Planung soll ermöglicht werden, dass Bauherinnen und Bauherren bei Bedarf Stellplätze realisieren können, ohne die gewünschte Freiraumqualität und die verkehrsberuhigte Quartiersstruktur zu beeinträchtigen.

Daher wird festgesetzt, dass Stellplätze grundsätzlich nur in Tiefgaragen zulässig sind. Hierdurch wird eine weitgehende Freihaltung des Quartiers von oberirdischem ruhendem Verkehr erreicht und die städtebauliche Zielsetzung eines zusammenhängenden, nutzbaren und dauerhaft qualitätsvollen Freiraums unterstützt. Die Lage des Plangebiets in unmittelbarer Nähe zum U-Bahnanschluss, mehreren Buslinien sowie leistungsfähigen Radverkehrsverbindungen bekräftigt die Zielsetzung, die Zahl der tatsächlich herzustellenden Stellplätze möglichst gering zu halten und alternative Mobilitätsformen zu fördern.

§ 2 Nummer 13: „In den Baugebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Im urbanen Gebiet können für Nutzungen gemäß § 6a Absatz 2 Nummer 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) notwendige oberirdische Stellplätze ausnahmsweise

zugelassen werden. Im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ sind für den mit einem Geh- und Fahrrecht belegten Bereich Ausnahmen für oberirdische Stellplätze zulässig.“

Für einen Teilbereich des Flurstücks 2898 im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ ist ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Über diese Fläche erfolgte bislang die Erschließung der vormals vorhandenen gewerblichen Nutzungen. Die private Zuwegung wird von den Bewohnenden der angrenzenden Wohngebiete „WA1“ und „WA2“ einseitig zum Längsparken genutzt. Eine bauordnungsrechtliche Erforderlichkeit oder eine entsprechende Baulast besteht hierfür nicht. Um die bestehende Erschließung sowie die gewachsenen Nutzungsstrukturen zu berücksichtigen, können in diesem Bereich ausnahmsweise weiterhin oberirdische Stellplätze zugelassen werden, sofern die Erschließung des Flurstücks 2898 dadurch nicht beeinträchtigt wird. Damit wird sichergestellt, dass die notwendige Zugänglichkeit zum Grundstück erhalten bleibt und gleichzeitig die Belange der Anwohnenden angemessen berücksichtigt werden.

Die Ausnahmeregelung für das urbane Gebiet trägt dem Umstand Rechnung, dass insbesondere gewerbliche Nutzungen einen funktionalen Bedarf an Stellplätzen aufweisen können, der nicht in jedem Fall wirtschaftlich durch eine Tiefgarage abgedeckt werden kann. Um eine Beeinträchtigung der Ansiedlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten dieser Betriebe zu vermeiden, können notwendige oberirdische Stellplätze im Blockinnenbereich ausnahmsweise zugelassen werden. Diese Stellplätze sind einzuhausen und so zu gestalten, dass weder zusätzliche Immissionen entstehen noch die städtebauliche Qualität des Quartiers beeinträchtigt wird.

Für den Neubau im Kerngebiet „MK2“ auf dem Quartiersplatz wird keine Ausnahmeregelung vorgesehen, da der Standort aufgrund seiner Lage besonders sensibel ist und oberirdische Stellplätze den öffentlichen Raum negativ beeinflussen würden. Durch eine gemeinsame Grundstücksvergabe vom „MK2“ mit Teilen des nördlich angrenzenden „WA2“ wird sichergestellt, dass die Anbindung an eine Tiefgarage möglich ist.

Damit Tiefgaragen ökonomisch erstellt, möglichst für mehrere Gebäude gebündelt und auf kurzem Weg an die öffentlichen Verkehrsflächen angebunden werden können, können sich die Flächen für Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Flächen befinden. Die durch Baukörperfestsetzungen vorgegebenen Gebäude lassen ansonsten möglicherweise zu wenig Spielraum für die wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung von Tiefgaragen. Die Tiefgaragen sind so anzuordnen, dass hierdurch die Qualität der Freiflächen nicht beeinträchtigt wird. Aus diesem Grund wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 15: „Tiefgaragen und ihre Zu- und Ausfahrten können auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Außerhalb der Baugrenzen sind neben der Tiefgarage auch Neben- und Abstellräume bis zu einer Geschossfläche von insgesamt 30 vom Hundert der Geschossfläche der Tiefgarage ausnahmsweise zulässig.“

Um die Freiflächenqualität zu erhöhen, sind die nicht überbauten Flächen auf den Tiefgaragen zu begrünen (§ 2 Nummer 18 der Verordnung, Kapitel 5.14.2).

5.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zur Sicherung der inneren Erschließung werden im Plangebiet an drei Stellen Geh- und Fahrrechte festgesetzt. Betroffen sind das „WA2“ (Verbindung: Weidestraße - Quartiersplatz), „WA4“ und das urbane Gebiet (Elsastraße – Quartiersplatz – Hamburger Straße) sowie das urbane Gebiet (Planstraße 2 – Hamburger Straße).

Im „WA2“ wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auf Basis einer bereits bestehenden Erschließung auf privaten Flächen festgesetzt. Das Flurstück 2898 - der vormalige Gewerbehof Weidestraße 43a - verfügt über eine lange, vollständig ausgebaute Zufahrt zur Weidestraße. Diese Zufahrt ist als Straße mit Fahrbahn, auf der in der Regel einseitig geparkt wird und beidseitigem Gehweg ausgebaut. Da diese Stichstraße auch der Erschließung der anliegenden Wohnhäuser Weidestraße 45, 47, 49 (Flurstück 1599) und 37, 39, 41 (Flurstück 2899) dient, ist ihre Nutzung für die Anwohnenden sowie die Ver- und Entsorgungsträger dauerhaft zu sichern. Eine Erschließung des Flurstücks 2898 über den Quartiersplatz ist aufgrund seiner vorgesehenen Funktion als weitgehend verkehrsfreie Aufenthaltsfläche nicht gewünscht; sie soll auf unvermeidbare Ausnahmefälle beschränkt bleiben. Vor diesem Hintergrund ist die Sicherung der Erschließung über die bestehende Zufahrt städtebaulich geboten.

§ 2 Nummer 24: „Für eine Teilfläche des privaten Flurstücks 2898 (Gemarkung Barmbek) im allgemeinen Wohngebiet „WA2“ besteht ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht. Das festgesetzte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht umfasst die Befugnis der Anliegerschaft/ Grundstücksberechtigten der allgemeinen Wohngebiete „WA1“ und „WA2“ die private Fläche zu begehen und zu befahren und die Befugnis der Öffentlichkeit, die private Fläche zu begehen. Weiterhin umfasst es die Befugnis der Feuerwehr, Rettungswagen und Stadtreinigung die Fläche zu befahren und der Ver- und Entsorgungsträger, die Fläche zu befahren und ggf. Leitungen zu verlegen. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrecht können zugelassen werden.“

Südlich des allgemeinen Wohngebietes „WA4“ ist eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt, entlang der ein öffentliches Gehrecht gesichert werden soll. Dieses setzt sich über das östlich angrenzende urbane Gebiet fort. Damit wird eine fußläufige und straßenunabhängige Durchquerung des Quartiers ermöglicht, die im Westen an die Elsastraße und die Grünanlage Biedermannplatz anbindet und im Osten bis zur Hamburger Straße sowie der querenden Lichtsignalanlage führt, die eine direkte Verbindung zum südlichen Zugang des U-Bahnhofs Dehnhaide ermöglicht. Eine Abzweigung zum Quartiersplatz vervollständigt das örtliche Wegenetz. Im Bereich der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern erhält der durch das Gehrecht gesicherte Fußweg eine Breite von 2 m. Ein breiterer Weg ist auf den zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich, dieser Abschnitt soll vorrangig von Fußgängern genutzt werden. Im Bereich des urbanen Gebiets soll das Gehrecht eine Breite von 6 m erreichen, da dieser Abschnitt auch eine wichtige Radwegeverbindung vom Quartiersplatz zur Hamburger Straße darstellt und daher aus Sicherheitsaspekten eine Trennung der Fuß- und Radverkehre ermöglicht werden soll. Insoweit wird die Eigentumsgarantie verhältnismäßig beschränkt.

§ 2 Nummer 23: „Das im allgemeinen Wohngebiet „WA4“, im urbanen Gebiet und im Kerngebiet „MK1“ festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg zu verlangen, einen allgemein zugänglichen Geh- und Radweg anzulegen und zu unterhalten und der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.“

Geringfügige Abweichungen von den jeweils festgesetzten Gehrechten können zugelassen werden.“

Da sich das Gehrecht innerhalb des „WA4“ voraussichtlich über mehrere Grundstücke und damit verschiedenen Eigentumsverhältnissen erstrecken wird, muss die Herstellung des Weges in den entsprechenden Kaufverträgen- im Rahmen der Grundstücksvergabe der städtischen Flächen geregelt werden. Die Pflicht zur Herstellung und Unterhaltung des Weges obliegt den Grundstückseigentümer:innen. Eine einheitliche Gestaltung des Weges wird über das Gestaltungshandbuch gesichert, grundsätzlich ist eine offene Gestaltung entlang der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern gewünscht. Da Einfriedungen zwischen den Baugebieten „WA4“, „WA5“ und dem Wegerecht nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können, wird über eine Festsetzung deren Höhe und Gestaltung geregelt (siehe § 2 Nummer 27 der Verordnung).

Um eine durchgehende Erschließung des Quartiers für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten, wird das Geh- und Fahrrecht nicht nur im Bereich der Grünverbindung, sondern auch im Süden des urbanen Gebiets (MU) sowie im Norden des Kerngebiets „MK1“ entlang der Brandwand fortgeführt. So übernimmt es die Funktion einer wichtigen Ost-West-Verbindung und ermöglicht eine direkte, sichere Anbindung an die Hamburger Straße. Da die Trasse in diesem Bereich über private Bestandsgrundstücke verläuft, ist die Fläche hälftig auf die betroffenen Grundstücke verteilt. Dies erhöht Chance auf eine zügige abschnittsweise Teilumsetzung. Durch die Festsetzung zu Art und Maß der baulichen Nutzung entsteht im urbanen Gebiet und im Kerngebiet eine Bodenwertsteigerung. Die Eigentumsbeschränkung ist insgesamt verhältnismäßig.

Zwischen den beiden Baublöcken im urbanen Gebiet wird in der 15,25 m breiten Fuge ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Dieser Bereich war ursprünglich für den östlichen Abschnitt der Planstraße 2 vorgesehen. Da jedoch keine Einigung mit den betroffenen privaten Grundstückseigentümer:innen erzielt werden konnte, kann die Straße dort nicht hergestellt werden. Die Verbindung wird daher nun planungsrechtlich über ein Geh- und Fahrrecht gesichert. Die Breite von 15,25 m ergibt sich aus der ursprünglichen Erschließungskonzeption und ist städtebaulich angemessen, um einen klar gefassten Zwischenraum auszubilden und eine übermäßige räumliche Enge zu vermeiden. Diese Festsetzung gewährleistet eine wichtige fuß- und radläufige Querung zwischen der Wendeanlage der Planstraße 2 und der Nebenfahrbahn der Hamburger Straße. Zudem ermöglicht sie die Befahrung für zwingend erforderliche Logistik- und Anlieferverkehre der angrenzenden Erdgeschossnutzungen, ohne den Bereich für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr zu öffnen. Damit werden die angrenzenden Bereiche hinreichend erschlossen. Es bleibt die verkehrsarme Ausgestaltung des zentralen Quartiersraums gewahrt, während gleichzeitig die funktionale Erreichbarkeit der gewerblichen Nutzungen sichergestellt wird.

5.9 Denkmalschutz

An der Weidestraße 53/ Ecke Elsastraße befinden sich die Kirche St. Sophien von 1900 (Entwurf: Heinrich Beumer) und das Kloster St. Johannis von 1964/66 (Entwurf: Walter Bunsmann, Jörn Rau und Paul-Gerhard Scharf), die als Denkmalensemble geschützt und in die Hamburgische Denkmalliste eingetragen sind. Gemäß §§ 8, 9, 10, 11 Denkmalschutzgesetz (DSchG) sind Veränderungen genehmigungspflichtig. Das geschützte Denkmalschutz-Ensemble wird im Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahme übernommen. Die angrenzenden Baugebiete „WA3“ im Süden und „WA1“ im Osten fügen sich mit ihren Festsetzungen in Maß und Baugrenzen in das denkmalgeschützte Umfeld ein. Selbiges gilt

für die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Schule/ Kita“ im Süden. Der Umgebungsschutz des Denkmalensembles bleibt gewahrt. Gleichzeitig wird mit der Festsetzung dem Bedarf an sozialer Infrastruktur Rechnung getragen. Durch die geplante städtebauliche Struktur, die Höhenstaffelungen und die vorgesehenen Abstandssituationen sind keine städtebaulichen Spannungen oder Konflikte mit dem Denkmalensemble zu erwarten. Sämtliche Festsetzungen wurden im Rahmen des Verfahrens mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt.

5.10 Gestalterische Festsetzungen

Im Rahmen der Funktionsplanerarbeit wurde ein Gestaltungshandbuch entwickelt, das als Instrument zur Qualitätssicherung bei der stadträumlichen Ausgestaltung und architektonischen Konkretisierung des neuen Quartiers dienen soll. Es umfasst unter anderem Vorgaben zur Gestaltung der Fassaden (Material- und Farbkonzept), Regelungen zur Gliederung der Baukörper in ablesbare Einheiten, Aussagen zur Nutzung und Ausbildung der Erdgeschosszonen und Dachflächen sowie gestalterische Leitlinien für den Freiraum. Die Verordnung zum Bebauungsplan greift diese Ziele in einzelnen gestalterischen Festsetzungen auf:

§ 2 Nummer 12: „In dem allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind Balkone unzulässig. In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“, „WA2“ und „WA3“ sind an den mit „(d)“ bezeichneten Fassadenseiten Balkone unzulässig, an den übrigen Fassadenseiten ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone bis zu 1,5 m zulässig. Im allgemeinen Wohngebiet „WA5“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Balkone bis zu 1,5 m zulässig. Im urbanen Gebiet sind Balkone nur an den zu den Blockinnenbereichen orientierten Fassadenseiten zulässig - eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone ist hier bis zu 1,5 m zulässig. In allen Baugebieten ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Terrassen bis zu einer Tiefe von 3 m zulässig. In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“ und „WA2“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen an den zur Weidestraße orientierten Fassaden für untergeordnete Bauteile wie Vordächer, Balkone und Erker unzulässig.“

Im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind Balkone ausgeschlossen, da hier die im städtebaulichen Wettbewerb entwickelte blockartige Struktur mit klaren, ruhigen Fassadenkanten übernommen wird. Ziel ist eine präzise, kompakte Kubatur ohne vorspringende Bauteile. Ein Vor- und Zurücktreten der Fassaden durch Balkone würde diese städtebaulich gewünschte Klarheit beeinträchtigen. Die Versorgung der Wohnungen mit privaten Freisitzen kann in diesem Bereich über Loggien gewährleistet werden, die innerhalb der Baukörper liegen und die Blockform nicht stören.

In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“, „WA2“ und „WA3“ werden Balkone an den mit „(d)“ bezeichneten, zum öffentlichen Raum orientierten Fassaden ausgeschlossen. Diese Fassadenseiten prägen Straßen- und Platzräume. Hier soll ebenfalls eine eindeutige städtebauliche Kante ohne auskragende Bauteile entstehen. An den übrigen, überwiegend hof- oder gartenseitig orientierten Fassaden sind Balkone dagegen zulässig. Dort kann die Baugrenze um bis zu 1,5 m überschritten werden. Dies ermöglicht eine Erhöhung der Wohnqualität durch private Außenbereiche, ohne das übergeordnete städtebauliche Konzept zu schwächen. Die Begrenzung auf eine Tiefe von 1,5 m stellt dabei ein übliches und funktionales Maß dar, das den Außenraum nutzbar macht, ohne die Fassadengestaltung deutlich zu prägen oder nachbarschaftliche Belange zu beeinträchtigen.

Im allgemeinen Wohngebiet „WA5“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Balkone bis zu 1,5 m generell zulässig. Hier soll die Flexibilität bei der Ausbildung privater Freisitze bewusst erhöht werden. Zugleich soll der Anordnung der Balkone auf den vorhandenen Baumbestand Rücksicht genommen werden.

Im urbanen Gebieten sind Balkone nur an den zu den Blockinnenbereichen orientierten Fassaden zulässig, jeweils mit einer möglichen Überschreitung der Baugrenzen um bis zu 1,5 m. Die straßenbegleitenden Außenfassaden sollen hier ebenfalls klar als städtebauliche Raumkanten ausgebildet werden und die Wirkung der blockrandartigen Bauweise unterstützen. Vorspringende Balkone würden diese Kontur schwächen. Die Orientierung der Balkone zu den Blockinnenbereichen nutzt zudem die lärmabgewandten Lagen und ermöglicht dort qualitätsvolle, geschützte Außenbereiche für das Wohnen.

An den zur Weidestraße orientierten Fassaden der allgemeinen Wohngebiete „WA1“ und „WA2“ ist eine Überschreitung der Baugrenzen für untergeordnete Bauteile wie Vordächer, Balkone und Erker ausgeschlossen. Diese Festsetzung dient dem Schutz des straßenbegleitenden Baumbestandes und dem Erhalt eines klar gefassten Straßenraums. Zusätzliche Vorsprünge in den Straßenquerschnitt würden zu Konflikten mit Wurzel- und Kronenräumen der Bäume führen und die Wahrnehmung der einheitlichen Straßenkante stören.

Damit auch für die Erdgeschosswohnungen die Möglichkeit des Baus von Freisitzen in Form von Terrassen innerhalb der privaten Gartenbereiche gesichert ist, wird eine Überschreitung der Baugrenzen für Terrassen bis zu einer Tiefe von maximal 3 m zugelassen. Das gilt dementsprechend nicht für diejenigen Bereiche innerhalb des urbanen Gebiets, für die ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt ist.

Um den Freiflächen des neuen Quartiers eine hohe Qualität zu sichern und besonders die von den öffentlichen Räumen aus sichtbaren Bereiche soweit wie möglich frei von Nebengebäuden und größeren Nebenanlagen zu halten, wurden im Funktionsplan mögliche Standorte für Unterflur-Müllbehälter verortet, die ggf. auch von mehreren Baufeldern genutzt werden können. Die genauen Standorte für Unterflursysteme bzw. das System der Müllentsorgung kann erst im Zuge der hochbaulichen Planung für die Grundstücke und bei Vorliegen der Erschließungsplanung abgestimmt werden. Zumindest in den allgemeinen Wohngebieten sollen die Abfallbehälter entsprechend als Unterflursystem angelegt oder in nach außen nicht sichtbarer Form im Gebäude untergebracht werden. Wo dies nachweisbar nicht möglich ist, können ausnahmsweise auch ebenerdige Standplätze für Abfallbehälter angelegt werden. Diese müssen dann entsprechend mit Sträuchern und Hecken eingegrünt werden, damit sie sich möglichst störungsfrei in die Freiflächenstrukturen einbinden. Diese Gestaltungsanforderung wird nicht über eine Festsetzung des Bebauungsplanes geregelt, sondern über die Kaufverträge oder ggf. städtebauliche Verträge gesichert. Es besteht kein Erfordernis, dies im Bebauungsplan zu regeln.

Eine Umsetzung der weiteren Gestaltungsregeln des Gestaltungshandbuchs wird bei der Vergabe der städtischen Grundstücke über die Kaufverträge gesichert.

5.11 Technischer Umweltschutz

5.11.1 Lärmschutz

Zur Untersuchung der Lärmimmissionen im Plangebiet des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 2 und der Auswirkungen der Neuplanung auf die bestehende Nachbarschaft wurden schalltechnische Untersuchungen zum Verkehrslärm erarbeitet.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straßenverkehrswege erfolgten nach der 16. Verordnung zur Umsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV). Die für die relevanten Straßen maßgeblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen wurden bei den Berechnungen berücksichtigt. Es gelten gemäß 16. BImSchV folgende Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel, in dB(A)):

Gebietstyp	Tag (6–22 Uhr)	Nacht (22–6 Uhr)
Allgemeines Wohngebiet	59 dB(A)	49 dB(A)
Urbanes Gebiet, Kerngebiet	64 dB(A)	54 dB(A)
Schule/ (Kita)	57 dB(A)	47 dB(A)

Nach Quellen der Lärmwirkungsforschung kann davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Der Schwellenwert von 65 dB(A) ist zudem maßgeblich für die Beurteilung der akustischen Aufenthaltsqualität, da bis zu diesem Wert eine ungestörte Kommunikation in normaler Sprechlautstärke über kurze Distanzen in der Regel noch möglich ist. Bei Dauergeräuschen oberhalb von 65 dB(A) treten Beeinträchtigungen auf, die nicht mehr akzeptabel sind. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor Fenstern von Aufenthaltsräumen, Schlaf- und Kinderzimmern ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nach geltender Rechtsauffassung erreicht.

Im Plangebiet werden aufgrund der Verkehrslärmbelastung unterschiedliche Festsetzungen zum Lärmschutz erforderlich:

In Teilen des Plangebiets wird nachts die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) geringfügig überschritten. Davon betroffen sind die Hamburger Straße sowie der Eckbereich zur Weidestraße. Hier werden Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) tags und bis zu 61 dB(A) nachts berechnet. In den im urbanen Gebiet geplanten Blockinnenbereichen werden hingegen sogar die strengeren Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts durchgängig eingehalten, sodass lärmabgewandte, ruhige Gebäudeseiten geschaffen werden können. Im Zuge dessen wird Folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 19: „In den mit „(e)“ bezeichneten Bereichen des urbanen Gebiets sind Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“

Ergänzend wird durch Festsetzungen (§ 2 Nummern 2 und 3 der Verordnung), die in diesem Bereich Wohnen in den Erdgeschossen bzw. zusätzlich im 1. Obergeschoss ausschließen, ein gewerblicher Schwerpunkt im Bereich der Hamburger Straße und im unmittelbar angrenzenden Teil der Weidestraße gesetzt. Damit werden weniger lärmempfindliche Nutzungen gezielt an die Magistrale gebunden und gleichzeitig der Charakter als belebter, urbaner Stadtraum gestärkt. Im gesundheitsgefährdend verlärmten Eckbereich der Hamburger Straße/ Weidestraße sind im dort vorgesehen Hochpunkt Grundrisslösungen nur schwer umsetzbar. Aus diesem Grund wird das Wohnen dort insgesamt ausgeschlossen (§ 2 Nummer 4 der Verordnung) und an dieser Stelle ebenfalls der Fokus auf eine Stärkung gewerblicher Nutzungen gelegt. So entsteht insgesamt eine funktionsgemischte Quartiersstruktur,

die sowohl den Anforderungen an den Immissionsschutz als auch den städtebaulichen Zielsetzungen gerecht wird.

Auch entlang der Bestandsstraßen Weidestraße, Berthastraße und Elsastraße werden die jeweiligen Grenzwerte der BImSchV in Teilen tags und nachts überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch nicht erreicht. Hier wird zur Wahrung eines angemessenen Lärmschutzes folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 20: „Wird an Gebäudeseiten in den allgemeinen Wohngebieten ein Pegel von 49 dB(A) bzw. im urbanen Gebiet sowie im Kerngebiet ein Pegel von 54 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten, ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“

Die Festsetzung stellt auf die Pegel im Nachtzeitraum ab, da hier besonders hohe Anforderungen an Ruhe und einen ungestörten Schlaf bestehen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass sowohl tagsüber als auch nachts gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erhalten bleiben. Weiterhin stellt die Festsetzung auf einen Innenraumpegel von 30 dB(A) ab, da nach den Erkenntnissen der Lärmforschung und der einschlägigen Rechtsprechung dem durch § 5 Absatz 1 Nummer 1 BImSchG gebotenen Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen Genüge getan ist, wenn der Innenpegel in Schlafräumen 30 dB(A) nicht übersteigt.

Im Übrigen wird in Abhängigkeit zur Pegelhöhe eine Regelung für den Außenbereich von Wohnungen getroffen. Aus diesem Grund wird festgesetzt:

§ 2 Nummer 22: „Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.“

Ein Kriterium für eine akzeptable akustische Aufenthaltsqualität auf einem Außenwohnbereich ist die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler Sprechlautstärke. Als Schwellenwert bis zu dem eine akzeptable Kommunikation im vorgenannten Sinn möglich ist, wird ein Tagpegel in Höhe von 65 dB(A) herangezogen. Bei Dauergeräuschen oberhalb von 65 dB(A) treten Beeinträchtigungen auf, die nicht mehr akzeptabel sind. Dieser Einschätzung folgt z. B. auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2551), welches nach § 9 Absatz 5 bei neuen oder wesentlich geänderten Flugplätzen vorsieht, dass der Flughafenbetreiber ab Inbetriebnahme des Flugplatzes Entschädigungen zu leisten hat, wenn ein Tagdauerschallpegel in Höhe von 65 dB(A) überschritten wird.

Im urbanen Gebiet und im Kerngebiet „MK1“ ist entlang der Hamburger Straße und der Weidestraße darüber hinaus eine schalltechnische Regelung für gewerbliche Nutzungen und Büros erforderlich. Aus diesem Grund wird folgendes festgesetzt:

§ 2 Nummer 21: „Im urbanen Gebiet und im Kerngebiet „MK1“ sind entlang der Hamburger Straße und der Weidestraße gewerbliche Aufenthaltsräume (hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume) durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden.“

Zusammenfassend gewährleisten die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zum baulichen und planerischen Schallschutz, dass im gesamten Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Im Rahmen des Planvorhabens ergeben sich durch Neuverkehr veränderte Verkehrsströme. Daher werden Änderungen der Verkehrslärmsituation im nachgeordneten Straßennetz außerhalb des Geltungsbereichs begründet.

Gemäß Urteil vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) kommt es bei der Bewertung der Mehrverkehre im umgebenden Bestandsstraßennetz entscheidend auf den Lärmzuwachs an. Maßstab hierfür ist die Erheblichkeit des Lärmzuwachses. Die Regelung zur Erheblichkeit wird in Anlehnung an die Bewertung einer wesentlichen Änderung gemäß der 16. BImSchV angewandt. Demnach ist ein Lärmzuwachs von 3 dB (ab $\geq 2,1$ dB wird aufgerundet) als erheblich anzusehen.

Im Nahbereich der Hamburger Straße ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits in der Nullprognose überschritten. Die Pegelsteigerung durch die Planung beträgt in der Regel rechnerisch weniger als 0,1 dB. Selten werden bis zu maximal 0,2 dB Pegelsteigerung berechnet. Damit liegen die Pegelerhöhungen weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. An der Weidestraße 6 ergibt sich Pegelerhöhung von 0,4 dB. Hier liegt nachts eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung vor. In dem Gebäude ist aber laut Bauakten keine Wohnnutzung untergebracht. Zudem liegt die Pegelerhöhung ebenfalls unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Weiterhin sind bei Pegelerhöhungen unterhalb von 0,5 dB(A) rechnerische sowie prognostische Ungenauigkeiten möglich. Daher erscheint es insgesamt unangemessen hier teilweise aufwändige Minderungsmaßnahmen (z. B. schallabsorbierende Fassadengestaltung der Neubebauung) zu ergreifen.

An der Weidestraße 8 ergibt sich eine Pegelerhöhung von 0,7 dB. Hier werden die Grenzwerte der 16. BImSchV zwar nicht eingehalten, aber die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird unterschritten. Die Pegelsteigerung bleibt insgesamt unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Ähnlich ist die Situation an der Elsastraße. An der Elsastraße 75 im Eckbereich zur Weidestraße ergeben sich Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB. Auch hier können sich folglich rechnerische und prognostische Ungenauigkeiten ergeben. An der Elsastraße 69 ergeben sich Pegelsteigerungen von bis zu 2 dB. Insgesamt bleiben die Steigerungen aber unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

An der Berthastraße wird eine Pegelerhöhung von 3,3 dB prognostiziert. Die zur Straße ausgerichteten Fassaden haben aber überwiegend entweder keine Fenster oder hinterliegenden Schlafräume bzw. sind gewerblich genutzt. Lediglich die Berthastraße Nr. 9 könnte betroffen sein. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch weder am Tag noch

nachts überschritten. Eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV lag zudem bereits in der Bestandssituation vor. Der Bezirk wird prüfen, ob Verbesserungen an der Straßenoberfläche, die sich lärmindernd auswirken, umgesetzt werden können. Zudem könnte eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit geprüft werden. Insgesamt ist aufgrund des hochwertigen Wohnumfelds und der Ausprägung der Berthastraße als Wohnstraße nicht von unzumutbaren Verhältnissen auszugehen. Vielmehr trägt der Mesterkamp durch seine städtebauliche Konzeption, die Sicherung von sozialer Infrastruktur, der Schaffung von Flächen für neue Dienstleistungs-, Versorgungs- und Gastronomieangebote insgesamt zu einer Qualitätssteigerung auch für das nachbarschaftliche Umfeld bei. Gleichzeitig werden auch neue Grün- und Aufenthaltsräume (Quartiersplatz) in fußläufiger Erreichbarkeit geschaffen. Gemäß § 1 Absatz 5 und Absatz 6 Nummer 2 BauGB wird dem Interesse die Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen zudem besonderes Gewicht zuteil.

Insgesamt ist die mit der Planung verbundene Lärmbelastung durch den Verkehr vor dem Hintergrund der städtebaulichen und sozialen Qualitäten sowie der vorgesehenen Festsetzungen als zumutbar zu bewerten und steht einer Quartiersentwicklung nicht entgegen.

5.11.2 Luftschadstoffe

Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen zur Luftqualität wurden die zu erwartenden Immissionen der verkehrsbedingten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) sowie der Feinstaubfraktionen PM₁₀ und PM_{2,5} für den Fall einer baulichen Realisierung des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 2 ermittelt. Der Untersuchungsbereich liegt im direkten Einflussbereich von verhältnismäßig stark frequentierten Straßen (Hamburger Straße) und dem dazugehörigen straßenverkehrlichen Nebennetz. Für das Jahr 2022 liegt ein Gutachten vor, dass ausgehend vom Prognosejahr 2025 mit Hintergrundwerten aus 2019 Bezug auf die aktuell geltenden Grenzwerte bis 2030 nimmt. 2024 wurde eine ergänzende Untersuchung durchgeführt, die eine belastbare Aussage zur Einhaltung der mit der EU-Richtlinie 2024/2281 für 2030 umgesetzten Grenzwertverschärfung trifft.

Die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen im Geltungsbereich des Plangebietes durch den Straßenverkehr erfolgte auf Grundlage der 39. BImSchV. Die relevanten Emissionen aus dem Straßenverkehr entstehen – abhängig von der jeweiligen Schadstoffart – sowohl unmittelbar durch die Motoren der Fahrzeuge als auch durch Aufwirbelungsprozesse und Abrieb. Zur Berechnung wurden die Emissionsfaktoren des „Handbuchs für Emissionsfaktoren, Version 4.2“ (HBEFA 4.2, veröffentlicht von UBA/BUWAL) herangezogen, das in Deutschland als Standardinstrument zur Bestimmung straßenverkehrsbedingter Schadstoffemissionen gilt.

Die verkehrlichen Eingangsdaten stammen von der zuständigen Fachbehörde für Verkehr und Mobilitätswende und berücksichtigen die Verkehrsstärken sowie die Prognosebelastungen für das Jahr 2035 im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall. Die Hintergrundbelastung wurde aus Angaben der zuständigen Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Abteilung Luftreinhaltung / Atomrechtliche Aufgaben neu ermittelt.

Feinstaub PM₁₀

Mit der Realisierung des Bebauungsplans ist eine geringfügige Veränderung der PM₁₀-Belastung gegenüber dem Bestand insbesondere im Bereich der Weidestraße zu erkennen. An den der Hamburger Straße nächstgelegenen Gebäuden werden mittlere PM₁₀-

Konzentrationen von maximal $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ straßennah erreicht. In weiten Teilen des Untersuchungsgebietes liegen die PM10-Jahresmittelwerte in der Größenordnung der Hintergrundbelastung.

Der Grenzwert der EU-Richtlinie 2024/2881 für 2030 von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere PM10-Konzentration wird im gesamten Untersuchungsgebiet unterschritten. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung des Jahresmittelwertes ist davon auszugehen, dass die maximal zulässige Anzahl an Überschreitungen des bestehenden Tagesgrenzwertes gemäß der 39. BImSchV sowie des für 2030 avisierten Tagesgrenzwertes der EU-Richtlinie 2024/2281 ebenfalls nicht überschritten wird.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans wird aufgrund der geschlossenen Blockrandstruktur ein eingeschränkter Luftaustausch verursacht. Dieser führt jedoch lediglich an der Neubauung zu einer nachweislichen Zunahme der PM10-Konzentrationen. Für die bestehenden Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergeben sich keine relevanten Mehrbelastungen.

Feinstaub PM2,5

Mit der Realisierung des Bebauungsplans ist eine geringe Veränderung der PM2,5-Belastung gegenüber dem Bestand im Bereich der Neubebauung zu erkennen. An den der Hamburger Straße nächstgelegenen Gebäuden werden PM2,5-Jahresmittelwertkonzentrationen bis zu $9,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Nachbarbebauung und $9,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Planbebauung ermittelt. In weiten Teilen des Untersuchungsgebietes liegen die PM2,5-Jahresmittelwerte in der Größenordnung der Hintergrundbelastung.

Der Grenzwert der EU-Richtlinie 2024/2881 für 2030 von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere PM2,5-Konzentration wird somit – wenn auch teilweise sehr knapp – unterschritten. Aufgrund der zu erwartenden Unterschreitung des Jahresmittelwertes von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist davon auszugehen, dass die maximal zulässige Anzahl an Überschreitungen des für 2030 avisierten Tagesgrenzwertes der EU-Richtlinie 2024/2281 eingehalten wird.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans wird aufgrund der geschlossenen Blockrandstruktur ein eingeschränkter Luftaustausch verursacht. Dieser führt jedoch lediglich an der Neubebauung und über die Weidestraße zu einer nachweislichen Zunahme der PM2,5-Konzentrationen. Für die bestehenden Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergeben sich keine relevanten Mehrbelastungen.

Stickstoffdioxid NO2

Mit der Realisierung des Bebauungsplans ist eine geringe Veränderung der NO2-Belastung über der Fahrbahn und an der Neubebauung zu erkennen. An den der Hamburger Straße nächstgelegenen Bestandsgebäuden werden mittlere NO2-Konzentrationen von maximal $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ straßennah erreicht. An der straßenzugewandten Fassade der Neubebauung werden mittlere NO2-Konzentrationen von bis zu $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. In den übrigen Bereichen des Untersuchungsgebietes liegen die NO2-Jahresmittelwerte in der Größenordnung der Hintergrundbelastung.

Der Grenzwert der EU-Richtlinie 2024/2881 für 2030 von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die mittlere NO2-Konzentration wird somit im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Aufgrund der Unterschreitung des Jahresmittelwertes von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist davon auszugehen, dass die maximal zulässige Anzahl an Überschreitungen der Tagesmittelwerte eingehalten wird.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans wird aufgrund der geschlossenen Blockrandstruktur ein eingeschränkter Luftaustausch verursacht. Dieser führt jedoch lediglich im Straßenbereich und an der Neubebauung zu einer nachweislichen Zunahme der NO₂-Konzentrationen. Für die bestehenden Wohngebäude ergeben sich keine relevanten Mehrbelastungen.

Die vorgenannten Prognoseergebnisse basieren bezüglich der Straßenverkehrsemissionen auf einer Ermittlung der Emissionen gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 4.2. Seit Oktober 2025 ist ein aktualisiertes Handbuch in der Version 5.1 verfügbar. Daher ist ergänzend zu prüfen, inwieweit sich das Prognoseergebnis bei Anwendung der neuen Emissionseingangsdaten ändern würde. Im Vergleich der beiden Versionen werden mit 5.1 überwiegend höhere Emissionen ermittelt. Da der Immissionswert für Feinstaub PM_{2,5} in der Prognose am nächsten am Grenzwert liegt, erfolgt die Prüfung für diesen Schadstoff. Durch Fallstudien anhand repräsentativer Straßen- und Verkehrssituationen in Hamburg wurde ermittelt, dass der Schwerverkehrsanteil der wesentliche Faktor für die Erhöhung der Emissionen mit dem HBEFA 5.1 ist. In Abhängigkeit vom Schwerverkehrsanteil auf der maßgeblichen Straße wurde ermittelt, inwieweit sich die verkehrsbedingte Zusatzbelastung prozentual verändert.

Im vorliegenden Fall beträgt im Prognosejahr 2030 die höchste Gesamtbelastung für PM_{2,5} 9,9 µg/m³ an den Gebäuden in der direkten Nachbarschaft des Plangebiets. Es wurde eine Hintergrundbelastung von 8,6 µg/m³ angesetzt. Die Differenz, also die verkehrsbedingte Zusatzbelastung, beträgt daher 1,3 µg/m³. Die für die Luftschadstoffbelastung maßgebliche Straße ist hier die Hamburger Straße. Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge am dortigen Verkehrsaufkommen beträgt 3 %. Gemäß dem vorgenommenen Vergleich der HBEFA-Versionen 4.2 und 5.1 ist in diesem Fall mit einer Emissionszunahme um 35,8 % zu rechnen. Bei Anwendung des neuen HBEFA würde sich daher eine Zusatzbelastung von 1,77 µg/m³ und damit eine Gesamtbelastung von 10,37 µg/m³ ergeben. Der ab 2030 für PM_{2,5} geltende Grenzwert von 10 µg/m³ wird weiterhin eingehalten, da gemäß der EU-Richtlinie auf ganze Stellen gerundet wird und eine Gesamtbelastung von bis zu 10,4 µg/m³ weiterhin als Grenzwerteinhaltung gilt.

Für PM₁₀ ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW je nach Verkehrsfluss teils niedrigere, teils höhere Emissionsfaktoren. Für leichte und schwere Nutzfahrzeuge verringern sich die Emissionen. Bei den PM₁₀-Immissionen besteht in Hamburg im Allgemeinen ebenso wie im vorliegenden Fall ein ausreichender Abstand von der für das Jahr 2030 prognostizierten Hintergrundbelastung zum Grenzwert für den Jahresmittelwert für Feinstaub PM₁₀. Somit ist für diesen Schadstoff mit den neuen Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 ebenfalls von keiner durch die neuen Emissionsfaktoren verursachten rechnerischen Grenzwertüberschreitung auszugehen.

Für Stickstoffdioxid (NO₂) ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge teils Abnahmen, teils Zunahmen der Emissionen, jeweils in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss. Wie bei Feinstaub PM₁₀ liegt auch für Stickstoffdioxid (NO₂) die für 2030 prognostizierte Hintergrundbelastung in einem ausreichenden Abstand zum dann geltenden Grenzwert, sodass auch hier unter Berücksichtigung der Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 nicht von hierdurch verursachten Überschreitungen des Grenzwertes auszugehen ist.

Nach fachgutachterlicher Bewertung ergibt sich insgesamt kein Bedarf für weitergehende Maßnahmen gemäß dem „Hamburger Leitfaden – Luftschadstoffe in der Bauleitplanung“,

da die luftschadstoffrechtlichen Anforderungen auch unter Berücksichtigung der geplanten städtebaulichen Entwicklung erfüllt werden.

5.11.3 Erschütterungen

Im Plangebiet treten keine nennenswerten Erschütterungen durch Nutzungen im Gebiet selbst oder in den angrenzenden Bereichen auf und es werden mit den Ausweisungen des Bebauungsplanes auch keine maßgeblichen Erschütterungen zu erwarten sein, die einer näheren Betrachtung bedürften.

5.11.4 Altlasten und Bodenschutz

Im Bereich des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 lag eine Reihe von Hinweisen auf altlastverdächtige Nutzungen vor. Die historischen Erkundungen aus den Jahren 2008 und 2016 belegen altlastrelevante Nutzungen auf verschiedenen Flächen innerhalb des Plangebietes, von besonderem Interesse sind hierbei die Flurstücke 2898 (Weidestraße 43), 4999 (Busbetriebshof) und 945 (Berthastraße 12-30) der Gemarkung Barmbek.

Das Grundstück Weidestraße 43 wird bereits seit den 1920er Jahren gewerblich/ industriell genutzt. Insbesondere war hier von den 1940er Jahren bis mindestens 1984 eine Zahnradfabrik ansässig. Die orientierende Erkundung des Flurstücks im Jahr 2009 zeigt nur punktuell Belastungen der flächendeckend anstehenden anthropogenen Auffüllung mit Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) oberhalb der Prüfwerte der BBodSchV. Die Ergebnisse der Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen waren weitgehend unauffällig.

Auf dem Flurstück 4999 befand sich bis 1943 ein Straßenbahndepot südlich und kleinteilige Wohnbebauung nördlich der damaligen Straße Mesterkamp.

Diese Bebauung wurde im zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört, nach 1961 erfolgte der Bau des Busbetriebshofes. Die orientierende Erkundung im Jahr 2017 zeigt auch für diese Flächen lediglich eine Belastung der oberflächennahen anthropogenen Auffüllung insbesondere mit Blei (max. 326 mg/kg TM) und PAK (max. 185 mg/kg TM). Hinweise auf weitere Schadstoffbelastungen (z.B. durch Betriebsmittel) konnten nicht ermittelt werden.

Das Flurstück 945 wurde vermutlich zwischen 1934 und 1958 durch die Conrad Scholz AG zur Herstellung von Antriebsriemen und Förderbändern genutzt. Während des zweiten Weltkriegs wurden die Anlagen jedoch weitgehend zerstört. 1958 erwarb die Hamburger Hochbahn AG das Gelände und errichtete 1966 die heute vorhandene Wohnbebauung. Wie auch in den anderen Untersuchungen im Plangebiet zeigen sich auch hier punktuelle Belastungen des Oberbodens und des oberflächennahen Untergrunds mit Blei (max. 216 mg/kg TM) und PAK (max. 30,4 mg/kg TM).

Im zusammenfassenden Ergebnis zeigt die Untersuchung der relevanten Teilflächen nur untergeordnete Belastungen der anthropogenen Auffüllung mit Schwermetallen und polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Diese Belastungen bewegen sich überwiegend unterhalb der einschlägigen Prüfwerte der BBodSchV.

Nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als „besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt“ zu kennzeichnende Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Im Plangebiet sind keine Bodendenkmäler bekannt.

Bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen des § 12 der BBodSchV einschlägig. Extern angeliefertes Bodenmaterial muss grundsätzlich die

Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV, s. Anhang 2 Ziffer 4), hilfsweise auch die Zuordnungswerte Z 0 der „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln- der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ einhalten.

5.12 Klimaschutz

Die Planung des neuen Quartiers Mesterkamp berücksichtigt die Zielsetzungen des Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert am 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235 S. 1) und des Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148), zuletzt geändert am 4. November 2025 (HmbGVBl. S. 597).

Die Berücksichtigung etwaiger Treibhausgasemissionen (THG) erfolgt mittelbar durch die Berichterstattung der Bundesregierung gemäß § 10 KSG. Dabei tragen klimarelevante Auswirkungen der in der Bauphase beschriebenen Prozesse zu den Emissionen des Sektors „2. Industrie“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Der Prozess der Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden, sowie Haushalten trägt dabei zu den Emissionen des Sektors „3. Gebäude“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Die Emissionen durch Nutzung elektrischer Energie fallen in den Sektor „1. Energiewirtschaft“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Die durch das Vorhaben anfallenden Emissionen im Straßen- bzw. Schienenverkehr fallen in den Sektor „4. Verkehr“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch Landnutzung bzw. Landnutzungsänderungen fallen in den Sektor „7. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch die Deponierung und Behandlung oder Verbrennung von Abfällen in Folge von Abrissarbeiten tragen zu den Emissionen im Sektor „6. Abfall und Sonstiges“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei.

Entsprechend den bundesweiten Ausbauzielen für erneuerbare Energien gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie der Ziele zur Gebäudeeffizienz gemäß Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG) und zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung gemäß Wärmeplanungsgesetz (WPG) kann von einer schrittweisen Dekarbonisierung der für die Betriebsphase benötigten Energie- bzw. Wärmeversorgung ausgegangen werden. Zudem trägt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans die gesellschaftliche und technische Entwicklung auch durch den Ausbau des ÖPNV und der Elektromobilität dazu bei, die durch den Verkehr bedingten THG-Emissionen weiter zu reduzieren und entsprechend den bundesweiten Sektorenziele bis 2045 klimaneutral zu gestalten. Dementsprechend liegen keine Hinweise vor, dass das durch die Planung ermöglichte Vorhaben den Zielsetzungen des KSG beziehungsweise HmbKliSchG zu widerläuft oder eine Zielerreichung nachhaltig gefährdet wäre.

Mit dem Bebauungsplan wird die Neuordnung und städtebauliche Optimierung einer innerstädtischen, bereits vollständig erschlossenen Fläche ermöglicht. Dadurch wird den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in mehrfacher Hinsicht Rechnung getragen. Wesentliche Beiträge ergeben sich durch:

- die Nutzungsintensivierung einer bislang untergenutzten, aber sehr gut erschlossenen innerstädtischen Fläche, wodurch zusätzlicher Ressourcenverbrauch und verkehrsbedingte Lock-In-Effekte (z. B. verstärkter Pkw-Pendelverkehr oder hoher Erschließungsaufwand in peripheren Lagen) vermieden werden,

- den Erhalt bestehender baulicher Strukturen, die im Rahmen der Planung gesichert und weiter genutzt werden können, wodurch der Verlust „grauer Energie“ (d. h. bereits in Bestandsgebäuden gebundener Herstellungsenergie) vermieden wird,
- den Neubau energetisch effizienter Wohn- und Bürogebäude, die in der Betriebsphase deutlich geringere CO₂-Emissionen verursachen als der bisherige Bestand,
- die städtebauliche Organisation eines weitgehend autoarmen Quartiers, das durch kurze Wege, eine Orientierung am Fuß- und Radverkehr sowie die gute ÖPNV-Anbindung klimawirksame Verkehrseinsparungen ermöglicht und zusätzliche Pendelverkehre vermeidet,
- die weitgehend verkehrsfreie Ausgestaltung des Quartiersplatzes, die nicht nur die Aufenthaltsqualität erhöht, sondern zugleich eine potenzielle Fläche für Klimafolgenanpassungsmaßnahmen wie begrünte Retentionsbereiche zur temporären Rückhaltung von Starkregen bietet,
- die Erhaltung stadtklimatisch wirksamer Straßenbäume sowie die Neupflanzung weiterer Bäume und Sträucher im Quartier,
- die Erhöhung des Anteils CO₂-bindender Vegetation durch Dachbegrünung sowie die Begrünung unterbauter Flächen, was zugleich zur Abminderung sommerlicher Überwärmung beiträgt,
- die Sicherung einer grünen Wegeverbindung zwischen „WA4“ und dem urbanen Gebiet, die nicht nur als fußläufige Achse dient, sondern auch positive mikroklimatische Effekte mit sich bringt,
- den Anschluss der Neubauten an das vorhandene energieeffiziente Fernwärmenetz, wodurch eine weitgehend treibhausgasarme Wärmeversorgung gewährleistet wird,
- die Einrichtung von Retentionsgründächern bzw. einer naturnahen, oberflächigen Rückhaltung von Niederschlagswasser
- die Umsetzung der gesetzlichen Photovoltaikpflicht nach HmbKliSchG, die eine solare Nutzung von mindestens 30 % der geeigneten Dachflächen vorsieht, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Für das Plangebiet bedeutet dies, dass im Rahmen der späteren Hochbauplanung geeignete Flächen für Photovoltaik systematisch zu prüfen und nach Maßgabe des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes zu realisieren sind. Da die Dachflächen im Quartier Mesterkamp – etwa durch gemeinschaftliche Dachnutzungen, Spiel- und Aufenthaltsflächen, Gebäudetechnik und extensive Begrünung – einer hohen Flächenkonkurrenz unterliegen, kann die konkrete Ausgestaltung erst im Zuge der bauordnungsrechtlichen Verfahren bewertet werden. Besonders die eingeschossigen Sockelbereiche im urbanen Gebiet werden voraussichtlich nur eingeschränkt zur solaren Nutzung geeignet sein, da sie im Blockinnenbereich liegen, erheblich verschattet sind und zugleich vorrangig der Unterbringung gemeinschaftlicher Dachnutzungen, Kinderspielflächen und Dachbegrünungen dienen. Unter diesen Rahmenbedingungen ist dort regelmäßig nicht von einer wirtschaftlich tragfähigen oder technisch sinnvollen Installation von PV-Anlagen auszugehen. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen nach § 16 Absatz 5 HmbKliSchG (technische Unmöglichkeit, öffentlich-rechtliche Gründe oder wirtschaftliche Nichtvertretbarkeit) erfüllt sind, gilt die Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen auf den betroffenen Dachflächen. Darüber hinaus gilt ab dem 01. Januar 2027 die Verpflichtung zur Errichtung von Solargründächern gemäß den Voraussetzungen des § 15 Absatz 4 HmbKliSchG.

Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass im Zuge der Quartiersentwicklung nicht nur Energie eingespart, sondern auch erneuerbar erzeugt wird. Die Planung unterstützt damit aktiv die Reduzierung von CO₂-Emissionen und leistet einen Beitrag zur Minderung der vom Menschen verursachten Klimaerwärmung. Die Festsetzungen des Bebauungsplans schaffen die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine klimaverträgliche Entwicklung des Quartiers Mesterkamp.

5.13 Wasser und Oberflächenentwässerung

Das Plangebiet befindet sich im verdichteten innerstädtischen Raum Hamburgs und ist über die umliegenden Bestandsstraßen bereits an das öffentliche Sielnetz angebunden. Die vorhandene Entwässerungsinfrastruktur wurde im Zuge der Erschließungsplanung hinsichtlich ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit überprüft. Die Kapazitäten der bestehenden Siele sind grundsätzlich ausreichend bemessen, um das im Zuge der Quartiersentwicklung zusätzlich anfallende Oberflächenwasser aufzunehmen und abzuleiten.

Für das Plangebiet wurde auf der Basis des Funktionsplanes ein grobes Konzept zur Oberflächenentwässerung erstellt, um die Funktionalität auf der Maßstabebene 1:1000 nachzuweisen und vorabzustimmen. Für die Beurteilung der Sickerfähigkeit des Baugrundes wurden insgesamt 17 Baugrundaufschlüsse - verteilt über das gesamte Erschließungsgebiet - aus dem Online-Bohrdaten-Portal der Stadt Hamburg ausgewertet.

Der Baugrund weist im gesamten Plangebiet eine ähnliche Schichtung auf:

1. Schicht: Auffüllungen mit Anteilen aus Fein- bis Grobsand (bis zu 1,5 m Tiefe unter Geländeoberkante (GOK))
2. Schicht (partiell): Schluff (Tiefe variiert; teilweise bis zu 2 m mächtig)
3. Schicht: hauptsächlich Fein- bis Mittelsand (bis zur Endteufe von 6 m-10 m unter GOK).

Der mittlere Grundwasserstand liegt zwischen 4,5 - 5 m NHN.

Die neu zu bebauenden Bereiche des Plangebietes (ehemaliger Busbetriebshof) sowie die zu entwickelnden Bereiche entlang der Hamburger Straße wurden in drei Einzugsgebiete (jeweils mit Teileinzugsgebieten) aufgeteilt. Es wurden drei Einleitpunkte vorgesehen: Im Übergang zur Weidestraße, zur Elsastraße und zur Hamburger Straße. Das Konzept sieht vor, das anfallende Oberflächenwasser entsprechend der vorhandenen Bodenverhältnisse und der hydraulischen Kapazitäten der umliegenden Siele geordnet abzuleiten.

Auf dem zentralen Quartiersplatz (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) sind auf Basis der vorangegangenen Öffentlichkeitsbeteiligung Grünflächen vorgesehen. Eine Nutzung als temporären Retentionsraum für Starkregenereignisse wird im Rahmen der konkretisierenden Erschließungsplanung des Platzes geprüft. Im Zuge der Liegenschafterschließung wird insgesamt eine konkretisierte Detailplanung des Entwässerungskonzeptes, bei der auch die Geländehöhen etc. berücksichtigt werden, vorgenommen. In dieser erfolgt auch der Nachweis der Rückhalte- und Überflutungsräume.

Für das vorliegende Plangebiet wurde dieses Verfahren bereits durchlaufen: Die Entwurfsplanung für die Entwässerung begann frühzeitig und wurde im weiteren Verlauf mit Hamburg Wasser, der Hamburger Stadtentwässerung und weiteren Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Ergebnisse dieser Abstimmungen sind in die Ausführungsplanung eingeflossen. Der Leitungsausbau und die Umsetzung der Straßenbaumaßnahmen erfolgten entsprechend der geltenden technischen Regelwerke. In den Planstraßen 1 und 2 wurden Mischwassersiele verbaut.

Für die von den privaten Grundstücken abführbaren Wassermengen erfolgt eine Mengengrenzung auf maximal 15 l/(s*ha), da diese Menge vom vorhandenen Mischwassernetz aufgenommen und abgeleitet werden kann. Darüber hinausgehende Mengen müssen gedrosselt oder auf dem Gelände versickert werden. Diese fachlichen Vorgaben werden durch die aktuelle Hamburgische Bauordnung (HBauO) ergänzt. Nach § 8 Absatz 1 Satz 2 HBauO ist Niederschlagswasser auf den Grundstücken zu versickern oder zu verwenden, soweit dem keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften oder wasserwirtschaftlichen Belange entgegenstehen.

Darüber hinaus sind auch im Bebauungsplan gezielte Maßnahmen zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung vorgesehen. Die Begrünung der Dächer stellt dabei eine zentrale grünordnerische Maßnahme im Plangebiet dar und leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Quartiersentwicklung. Sie verbessert die klimatischen Bedingungen, indem sie Schadstoffe aus der Luft filtert und die Abstrahlungswärme der Gebäude reduziert. Für den Wasserhaushalt wirken begrünte Dächer ausgleichend, da sie einen erheblichen Anteil des Niederschlags zurückhalten, speichern und zeitverzögert ableiten. Dadurch werden die Entwässerungssysteme entlastet und die Regenwasserbewirtschaftung im Quartier nachhaltig unterstützt. Die vorgeschriebene Substratstärke ermöglicht eine flächendeckende Begrünung mit Gräsern und Stauden und sichert damit die Wirksamkeit der Maßnahme. Aus diesen Gründen wird folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 16: „Die Dachflächen sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad herzustellen und zu mindestens 70 vom Hundert (v.H.) mit einem mindestens 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Eine Reduzierung der extensiven Dachbegrünung auf 50 v.H. mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau ist ausnahmsweise möglich. Im urbanen Gebiet und im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind die Dächer als Retentionsgründächer zum Rückhalt von Niederschlagswasser auszuführen.“

Gerade in stärker verdichteten Bereichen des Plangebiets, in denen der Versiegelungsgrad auf den Grundstücken und im Straßenraum besonders hoch ist, wirkt die zusätzliche Festsetzung wasserspeichernder Retentionsdächer der sommerlichen Hitzeentwicklung entgegen und trägt zu einem ausgeglichenen Mikroklima bei. Für das urbane Gebiet (MU) wird dies dementsprechend festgesetzt. Aufgrund der hohen baulichen Dichte und des geringen Anteils an unversiegelten Freiflächen sind die Flächen, auf denen Niederschlagswasser versickern oder zurückgehalten werden kann, begrenzt. Um dennoch eine wirksame Rückhaltung und verzögerte Ableitung zu erreichen und die Entwässerungsinfrastruktur insgesamt zu entlasten, kommt der Regenwasserbewirtschaftung auf den Dächern eine besondere Bedeutung zu.

Im allgemeinen Wohngebiet WA4 wird ebenfalls die verpflichtende Ausführung der Dächer als Retentionsgründächer festgelegt, um den besonderen städtebaulichen Rahmenbedingungen an dieser Stelle Rechnung zu tragen. Die geplante Bebauung ist hier durch eine Abfolge von Zeilen- und Punkthäusern mit vergleichsweise kompakten Grundstücken und einer klaren Gliederung von Baukörpern und Freiräumen gekennzeichnet. Die Festsetzung von Retentionsgründächern bietet daher eine effiziente und gestalterisch verträgliche Lösung, um das Regenwassermanagement sicherzustellen.

Um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern, wird weiterhin folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 28: „In den Baugebieten sind Geh- und Fahrwege, Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.“

Mit dieser Festsetzung werden die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung ausgeschlossen, um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern und die Versiegelung des Bodens auf ein ökologisch vertretbares Maß zu reduzieren. Die Auffahrten zu Tiefgaragen und die Gehwege zu Hauseingängen sind von dieser Festsetzung ausgenommen.

Um eine flächendeckende Begrünung und eine wirksame Regenwasserbewirtschaftung auch auf den unterbauten Grundstücksbereichen zu gewährleisten, wird für nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen folgende Regelung getroffen:

§ 2 Nummer 18: „Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 60 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Für eine Anpflanzung von Sträuchern sind mindestens 80 cm durchwurzelbarer Substrataufbau vorzusehen. Soweit Baumpflanzungen vorgenommen werden, muss auf einer Fläche von 12 m² je Baum die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 1 m betragen. Nicht überbaute Flächen und Ansichten von Tiefgaragen, die die vorgenannten Substrataufbauten nicht erreichen, da sie im Bereich der Tiefgaragenabsenkung liegen, sind mit geeigneten Maßnahmen wie z. B. Fassaden- oder Dachbegrünung dauerhaft zu begrünen.“

Diese Festsetzung stellt sicher, dass auch auf Tiefgaragen eine ökologisch wirksame Bodenschicht für Stauden, Sträucher und Bäume geschaffen wird. Dadurch kann Regenwasser zurückgehalten und verdunstet werden. Die Begrünung dieser Flächen trägt zur Verbesserung des Mikroklimas, zur Förderung der Artenvielfalt und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier bei. Wo eine ausreichende Substratstärke technisch nicht möglich ist, sorgen alternative Begrünungsmaßnahmen wie Fassaden- oder Dachbegrünung dafür, dass das Quartier insgesamt ein grünes, lebendiges und klimaangepasstes Erscheinungsbild erhält.

Um darüber hinaus den natürlichen Wasserkreislauf im Quartier zu stärken und die Regenwasserbewirtschaftung an die jeweiligen städtebaulichen und freiraumplanerischen Gegebenheiten anzupassen, wird für die allgemeinen Wohngebiete „WA1“, „WA2“, „WA3“ und „WA5“ sowie für die Kerngebiete „MK1“ und „MK2“ weiterhin folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 29: „In den allgemeinen Wohngebieten „WA1“, „WA2“, „WA3“ und „WA5“ sowie in den Kerngebieten „MK1“ und „MK2“ ist das Niederschlagswasser, sofern es nicht genutzt oder versickert wird, vor Ableitung in ein Sieb zum Erhalt des natürlichen Wasserkreislaufs oberflächlich über naturnah zu gestaltende Rinnen, Mulden, Gräben, Regenrückhaltebecken oder Retentionsgründächer auf den Baugrundstücken zurückzuhalten. Die genannten Anlagen zur Rückhaltung von Niederschlagswasser sind, solange keine technischen Gründe entgegenstehen, standortgerecht zu bepflanzen.“

Mit dieser Festsetzung wird ein besonderer Fokus auf die Förderung des natürlichen Wasserkreislaufs und die Stärkung der ökologischen Funktionen im Quartier gelegt. Die oberflächige Rückhaltung von Niederschlagswasser in naturnah gestalteten Strukturen trägt

dazu bei, die Grundwasserneubildung nach Möglichkeit zu unterstützen, die Verdunstungsleistung zu erhöhen und das Mikroklima im Quartier zu verbessern. Gleichzeitig werden Abflussspitzen bei Starkregenereignissen wirksam reduziert und die öffentliche Entwässerungsinfrastruktur entlastet. Die naturnahe Bepflanzung der Rückhalteelemente fördert die Artenvielfalt und schafft wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Darüber hinaus leisten diese Maßnahmen einen Beitrag zur Staubbindung und zur Verbesserung der Luftqualität. Die Festsetzung ermöglicht es, die Regenwasserbewirtschaftung als integralen Bestandteil der Freiraumgestaltung zu etablieren und die ökologischen, klimatischen und gestalterischen Qualitäten des Quartiers gezielt zu stärken.

Die Festsetzungen stehen im Einklang mit den Zielen der Hamburger RegenInfraStrukturAnpassung (RISA) und den Vorgaben des Hamburger Klimaschutzgesetzes (§§ 2, 5 HmbKliSchG). RISA verfolgt das Ziel, die Regenwasserbewirtschaftung in Hamburg dezentral, naturnah und klimaangepasst zu gestalten, indem Regenwasser möglichst vor Ort versickert, verdunstet, genutzt oder zurückgehalten wird. Damit werden nicht nur der natürliche Wasserkreislauf und der Grundwasserschutz gestärkt, sondern auch das Sielnetz entlastet, die Starkregenvorsorge verbessert und das Lokalklima positiv beeinflusst.

Die erforderlichen Rückhaltekapazitäten auf den Grundstücken und die zulässigen Einleitmengen in die Siele sind im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens mit Beteiligung der Hamburger Stadtentwässerung final zu regeln.

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat im Sommer 2021 eine Starkregengefahrenkarte für die Stadt Hamburg - basierend auf einer topografischen Analyse mit GIS-Daten aus 2017 - veröffentlicht. Die Karte stellt vorhandene Senken und theoretisch mögliche Fließwege dar. Diese gibt erste Anhaltspunkte, wo es aufgrund topographischer Tiefpunkte (Senken) zu Überflutungsgefährdungen in Folge von Starkregenereignissen kommen könnte. Der rein topografischen Analyse liegen keine Niederschlags-szenarien zu Grunde. Die öffentlichen Abwasseranlagen (Siele) und die Versickerungsfähigkeit des Bodens wurden in der vorliegenden Karte ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Senkentiefe stellt das maximale Füllpotential der Geländevertiefung dar. Aufgrund ihrer Unabhängigkeit von Regenbelastungen und Sielnetzdaten stellt die Karte eine begrenzte Genauigkeit hinsichtlich punktueller Gefährdungslagen dar. Ob und wie hoch eine Senke gefüllt sein wird und ob Fließwege tatsächlich zustande kommen, ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich.

Die Karte zeigt eine ausgedehnte Senke innerhalb der Hamburger Straße und einen daraus resultierenden möglichen Fließweg über private Grundstücke innerhalb des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 in Richtung Norden. Im Zuge der letzten Schritte des Bebauungsplanverfahrens wurde deshalb geprüft, ob Festsetzungen möglich und erforderlich werden, um die Grundstücke über die eigene Mitwirkungspflicht hinaus vor eventuell zufließendem Wasser zu schützen. Aufgrund der Tatsache, dass sich die Senke im öffentlichen Raum (innerhalb der Hamburger Straße) befindet, wurde auf Festsetzungen, welche die Privatgrundstücke belasten, verzichtet (z.B. Freihaltung eines Notwasserweges oder höherliegende Eingänge). Gleichzeitig sollte auch die Barrierefreiheit, die im Rahmen Quartiersentwicklung konzeptionell im Fokus stand, gesichert werden. Parallel zu dem Bebauungsplanverfahren werden die Gefährdungssituation und der sich daraus ergebende Handlungsbedarf im öffentlichen Raum geprüft. Darüber hinaus sind Grundstückseigentümer:innen im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht dazu veranlasst Objektschutz auf ihrem Grundstück vorzunehmen.

Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung werden das Risiko von Überflutungen infolge von Starkregenereignissen im Plangebiet wirksam minimiert und eine sachgerechte Berücksichtigung der Starkregengefährdung sichergestellt.

5.14 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

5.14.1 Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO). Soweit geschützte Bäume gefällt werden müssen, ist Ersatz vorhabenbezogen nach den Regelungen der Hamburgischen Baumschutzverordnung zu leisten.

Für die Umsetzung der nach Planrecht vorgesehenen Vorhaben müssen zahlreiche geschützte Bäume gefällt werden. Im Zuge der Freiflächengestaltung für das allgemeine Wohngebiet werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.

5.14.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen

Zur Sicherung und Entwicklung einer im Rahmen der städtischen Bebauung möglichen Begrünung der Bauflächen gelten folgende Plandarstellungen und Festsetzungen:

Begrünung von Dachflächen

§ 2 Nummer 16: „Die Dachflächen sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad herzustellen und zu mindestens 70 vom Hundert (v.H.) mit einem mindestens 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Eine Reduzierung der extensiven Dachbegrünung auf 50 v.H. mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau ist ausnahmsweise möglich. Im urbanen Gebiet sowie im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ sind die Dächer als Retentionsgründächer zum Rückhalt von Niederschlagswasser auszuführen.“

Die Festsetzung von Flachdächern bzw. flach geneigten Dächern soll sicherstellen, dass die Verpflichtung zur Begrünung von Dachflächen realisiert werden kann und die damit verbundenen Funktionen insbesondere der Regenrückhaltung, der Stabilisierung des Kleinklimas sowie des Artenschutzes erfüllt werden. Außerdem dient eine geringe Dachneigung bei hohen Gebäuden der Rücksichtnahme auf die bestehende Bebauung und der Sicherstellung einer guten Besonnung der Neubebauung.

Mit einer überwiegend durchgängigen Begrünung der Dachflächen von mindestens 70% wird das Erscheinungsbild der einsehbaren Dachflächen belebt und die Gestaltung verbessert. Außerdem werden ökologisch wirksame Ersatzlebensräume für Tier- und Pflanzenarten in Baugebieten geschaffen.

Für die Wirksamkeit der Dachbegrünung ist eine entsprechende Minstdicke des Substrataufbaus erforderlich, die eine Begrünung mit Gräsern und Stauden ermöglicht und eine ausreichende Versorgung der Vegetation in Hitzeperioden sichert. Für eine durchwurzelbare Substratdicke von mindestens 12 cm sprechen die Vorteile einer größeren Pflanzenauswahl, einer geringeren Anfälligkeit der Pflanzen gegen Windeinwirkung, Sonneneinstrahlung und Trockenheit, einer höheren Winterfestigkeit, einer höheren Speicher- und

Verdunstungsleistung sowie eines ansprechenderen visuellen Erscheinungsbildes der Begrünung.

In den 30 % der Dachfläche, die nicht zu begrünen sind, können die ggf. erforderlichen technischen Anlagen (z.B. Fahrstuhlüberfahrten, Klimatechnik) oder Anlagen, die der Belichtung oder der Be- und Entlüftung dienen, untergebracht werden. Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie können aufgeständert über der Dachbegrünung ausgeführt werden. Eine gleichzeitige Nutzung ergänzt sich gegenseitig positiv, da die niedrige Oberflächentemperatur der Begrünung im Vergleich zu frei bewitterten oder bekieseten Dächern zu einer geringeren Aufheizung der Photovoltaik-Module und damit einer erhöhten solaren Energieausbeute führt und andererseits auf dem Dach aufgrund unterschiedlicher Sonneneinstrahlung und Feuchtigkeitsverhältnisse wechselnde Standortbedingungen entstehen, die zu einer Erhöhung der Artenvielfalt von Flora und Fauna beitragen.

Um in der verdichteten Stadt die Nutzung der Dachflächen als zusätzliche Aufenthaltsflächen zu ermöglichen, können die Dachflächen als Dachgärten/Dachterrassen genutzt werden, wenn mindestens 50% der Dachfläche mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau versehen und mindestens extensiv begrünt wird.

Gemeinschaftliche Dachgärten- und Terrassen sollen bevorzugt dort vorgesehen werden, wo Dachflächen von höheren Gebäudeteilen und deren Treppenhäusern aus barrierefrei, ohne Aufbauten, erschlossen werden können. Dies ist insbesondere im gesamten nördlichen und östlichen Teilbereich des Plangebietes der Fall. Dort wo ein Austritt durch höhere Gebäudeteile nicht möglich ist, sind Lösungen zu entwickeln, die einen Ausstieg auf die Dachflächen ohne eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Struktur ermöglichen (Zugänge über Patios etc.). Technische Aufbauten wie z.B. Dachausstiege sind auf eine maximale Höhe von 1,5 m begrenzt und müssen einen Mindestabstand von 2 m zur Dachaußenkante einhalten (§ 2 Nummer 10 der Verordnung).

Im urbanen Gebiet dürfen die Innenhöfe eingeschossig überbaut werden, um an der Hamburger Straße tiefere Gewerbe- und Ladenflächen zu ermöglichen und die Anlieferung ohne Störungen für die potenzielle Wohnnachbarschaft abwickeln zu können. In dem Falle ist die Hälfte dieser Dachfläche mit einem 25 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und intensiv zu begrünen. Als begehbare Dachgarten gestaltet kann sie von den Bewohnern der anliegenden Gebäude genutzt werden und für den Nachweis von bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielflächen dienen.

§ 2 Nummer 17: „Im urbanen Gebiet ist bei eingeschossiger Überbauung der Innenhöfe jeweils ein Anteil von 50 vom Hundert dort entstehender Dachflächen als zusammenhängende Fläche mit einem mindestens 25 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, als begehbare Dachgarten intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.“

Insgesamt wirken Dachbegrünungen stabilisierend auf das Kleinklima, da sich begrünte Dachflächen weniger stark aufheizen. Im Sommer sind Dachbegrünungen für darunter liegende Räume insgesamt eine wirksame Maßnahme zum Schutz vor sommerlicher Hitze. Im Winter kommt es durch die Vegetation und das Dachsubstrat zu einer Verminderung des Wärmedurchgangswerts und somit zu einer erhöhten Wärmedämmung. Außerdem binden Dachbegrünungen Staub und fördern die Wasserverdunstung. Dachbegrünungen leisten einen Beitrag zur dezentralen Rückhaltung, verzögerten Ableitung und zur Verdunstung des Oberflächenwassers und entlasten damit die Vorflut. Extensive Dachbegrünungen bilden außerdem einen vom Menschen wenig gestörten Sekundär-Lebensraum für Insekten,

Vögel und Pflanzen. Dachbegrünungen beleben zudem das Erscheinungsbild der Neubauten von benachbarten höheren Gebäuden aus.

Begrünung von Tiefgaragen

Zur Sicherung einer qualitätsvollen Freiraumgestaltung und zur ökologischen Aufwertung der unterbauten Flächen werden besondere Anforderungen an die Begrünung von Tiefgaragen und ihrer Absenkungen festgesetzt:

§ 2 Nummer 18: „Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 60 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Für eine Anpflanzung von Sträuchern sind mindestens 80 cm durchwurzelbarer Substrataufbau vorzusehen. Soweit Baumpflanzungen vorgenommen werden, muss auf einer Fläche von 12 m² je Baum die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 1 m betragen. Nicht überbaute Flächen und Ansichten von Tiefgaragen, die die vorgenannten Substrataufbauten nicht erreichen, da sie im Bereich der Tiefgaragenabsenkung liegen, sind mit geeigneten Maßnahmen wie z.B. Fassaden- oder Dachbegrünung dauerhaft zu begrünen.“

Ziel der Festsetzung ist es, die Anpflanzung gestalterisch wirksamer Vegetation auf den unterbauten Flächen sicherzustellen und damit die Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen für die künftigen Bewohner:innen erheblich zu steigern. Die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von mindestens 60 cm ist erforderlich, um Rasenflächen, Stauden und Sträuchern geeignete Wuchsbedingungen für eine dauerhafte Entwicklung bereitzustellen, indem die Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers ermöglicht und damit Vegetationsschäden in Trockenperioden vermieden werden. Im Bereich der anzupflanzenden Bäume muss der Substrataufbau mindestens 1,0 m betragen, um hier nachhaltige Wachstumsbedingungen zu sichern. Die Maßnahme trägt außerdem zur Minderung der Beeinträchtigungen durch Bodenversiegelung, zur Aufnahme, Speicherung und reduzierten Ableitung der Niederschläge sowie zur Verbesserung des Lokalklimas bei.

Da aufgrund der Gebäudetypologie, den schmalen Grundstücken und den Anforderungen des Mobilitätskonzeptes (flache Rampen zur Fahrradfreundlichkeit) nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Decke der Fahrbahnabsenkung der Tiefgaragen teilweise oberhalb der Geländeoberkante liegt, wird die Begrünung dieser Teile festgesetzt. Die Flächen und Ansichten der Tiefgaragenabsenkung sind wie alle anderen Tiefgaragenflächen auch gänzlich zu begrünen, dabei ist je nach Situation auf Elemente der Fassaden- oder Dachbegrünung zurückzugreifen.

Begrünung von Grundstücksflächen

Zur Verbesserung des Landschafts- und Ortsbildes sowie des lokalen Kleinklimas und zur Schaffung von Lebensräumen für Vögel und Insekten wird im allgemeinen Wohngebiet „WA4“ entlang des an der südlichen Grundstücksgrenze verlaufenden Gehrechts eine ca. 1.170 m² große Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. In diesem Grünstreifen soll der Übergang zwischen den Außenanlagen der neuen Bebauung und der Bestandsbebauung an der Berthastraße vollzogen werden. Diese Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern soll mit einer Rasenfläche mit vereinzelt Baum- und Strauchpflanzungen entlang des Gehrechtes ausgebildet werden.

Zur Aufwertung des Landschafts- und Ortsbildes, zur Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Tiere sowie zur Verbesserung des lokalen Kleinklimas wird weiterhin die Anpflanzung von Bäumen festgesetzt:

§ 2 Nummer 25: „In den allgemeinen Wohngebieten ist je voller 1000 m² Grundstücksfläche mindestens ein mittelgroßer Baum (2. Ordnung) zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.“

Damit die Bäume eine der Geschossigkeit entsprechende Größe erreichen und aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Freiraumes werden mittelgroße Bäume 2. Ordnung festgesetzt. Mittelgroße Bäume 2.Ordnung werden in den Größengruppen der Baumschulen mit 12/15 m bis 20 m Höhe angegeben.

Die vorgesehene Anzahl von mindestens einem Baum je voller 1000 m² Grundstücksfläche entspricht unter Berücksichtigung der zu erwartenden Grundstückseinteilungen und in Hinblick auf die an die Freiflächen bestehenden Anforderungen (Feuerwehruzufahrten und -aufstellflächen, Kinderspielflächen) den in der Praxis umsetzbaren Möglichkeiten.

Damit die angestrebte ökologische, gestalterische und lokalklimatisch wirksame Funktion der Anpflanzung kurz- bis mittelfristig erreicht werden kann, sind einheimische Laubgehölze zu verwenden, da diese Gehölzarten in besonderem Maße der heimischen Tierwelt Nahrungsgrundlage und Lebensraum bieten. Laubgehölze sind darüber hinaus kleinklimatisch wirksamer als Nadelgehölze. Daher werden folgende Pflanzgrößen und Pflanzdichten festgesetzt:

§ 2 Nummer 26: „Für festgesetzte Baum- und Heckenpflanzungen sind standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden und dauerhaft zu erhalten. Die Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Für Heckenpflanzungen sind mindestens einmal verpflanzte Heckenpflanzen mit Ballen, Pflanzgröße mindestens 100 cm, mit mindestens 4 Pflanzen je Meter zu verwenden.“

Einfriedungen

Um bei der Errichtung von Einfriedigungen das Landschafts- und Ortsbild des neuen Wohnquartiers nicht zu beeinträchtigen, werden Einfriedigungen nur als Hecke oder durchbrochener Zaun mit Hecke zugelassen. Die dadurch geschaffene Begrünung verbessert das Landschafts- und Ortsbild und schafft zusätzlich Lebensräume für Vögel und Insekten. Dazu wird folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 27: „In den Baugebieten sind für Einfriedigungen nur Hecken oder durchbrochene Zäune in Verbindung mit Hecken bis zu einer Höhe von 1,2 m zulässig.“

5.14.3 Grundwasserschutz

Das Plangebiet war im Bereich des ehemaligen Busbetriebshofs bislang nahezu vollständig versiegelt, sodass eine natürliche Versickerung von Niederschlagswasser und damit eine Grundwasserneubildung praktisch ausgeschlossen waren. Mit der städtebaulichen Neuordnung wird gezielt darauf hingewirkt, einen möglichst großen Anteil versickerungsfähiger Flächen zu erhalten bzw. neu zu schaffen, um das anfallende Niederschlagswasser wieder verstärkt dem natürlichen Wasserhaushalt zuzuführen.

Die Grundwasserempfindlichkeitskarte der Freien und Hansestadt Hamburg weist im Osten der Neubauflächen sowie entlang der Hamburger Straße eine geringe Grundwasserempfindlichkeit aus, während im Westen sowie punktuell an der Berthastraße und an der Weidestraße eine mittlere Empfindlichkeit vorliegt. In den Eckbereichen Elsastraße/ Berthastraße, Hamburger Straße/ Berthastraße sowie insbesondere entlang der Weidestraße sind Bereiche mit hoher Grundwasserempfindlichkeit ausgewiesen. Der Grundwasserstand liegt im Plangebiet überwiegend zwischen 2 und 5 m, in Teilbereichen auch nur 1 bis 2 m unter der Geländeoberkante.

Die Auswertung der Versickerungspotenzialkarte hat ergeben, dass die Versickerungsfähigkeit im Plangebiet je nach Bereich unterschiedlich ausgeprägt ist: Während im östlichen Teil des Plangebiets eine Versickerung wahrscheinlich bzw. möglich ist (bei einer versickerungsfähigen Tiefe von 2–5 m), ist sie im Westen aufgrund von schwer wasserdurchlässigem Geschiebelehm und künstlichen Auffüllungen teilweise nur eingeschränkt oder unwahrscheinlich. In diesen Bereichen kann es zudem niederschlagsabhängig zu Staunässe kommen.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Planung, durch eine Vielzahl von Maßnahmen die natürlichen Wasserhaushaltsfunktionen zu stärken und den Grundwasserschutz zu verbessern. Die im Kapitel „Wasser und Oberflächenentwässerung“ (vgl. Kapitel 5.13) beschriebenen Festsetzungen – insbesondere die Reduzierung der Versiegelung sowie die Herstellung wasserdurchlässiger Aufbauten auf privaten Grundstücksflächen – leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verzögerung des Oberflächenabflusses und zur Förderung der Grundwasserneubildung. Darüber hinaus tragen die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen wesentlich zum Grundwasserschutz bei. Besonders hervorzuheben ist die im „WA4“ festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, die nicht nur das Stadtbild und das Mikroklima aufwertet, sondern auch die Versickerung und die Grundwasserneubildung unterstützt. Die Pflanzung tiefwurzelnder Gehölze trägt dazu bei, den Wasserhaushalt zu stabilisieren und die Standortbedingungen für Flora und Fauna zu verbessern. Darüber hinaus leisten auch die übrigen Begrünungsmaßnahmen einen wichtigen Beitrag zum Grundwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung des Quartiers. Sie erhöhen die Wasserrückhaltefähigkeit und fördern die Verdunstung, wodurch das Regenwasser länger im Quartier verbleibt und – soweit die Bodenverhältnisse es zulassen – dem Grundwasser zugeführt werden kann.

Die weiterhin getroffenen Festsetzungen stehen im Einklang mit den Zielen der Hamburger RegenInfraStrukturAnpassung (RISA) und der städtischen Klimaanpassungsstrategie, die eine dezentrale, naturnahe Regenwasserbewirtschaftung und die Förderung der Grundwasserneubildung anstreben. Insgesamt wird so ein nachhaltiger Grundwasserschutz gewährleistet, der die ökologischen Ziele des Quartiers unterstützt und die unterschiedlichen hydrogeologischen Voraussetzungen im Plangebiet angemessen berücksichtigt.

5.14.4 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes

Das Ergebnis der Wertpunkte-Bilanzierung nach Staatsräte-Modell zeigt 33.885 Punkte für den Bestand BB (Boden) und 42.786 Punkte für Bestand BT (Pflanzen- und Tierwelt) auf. Die Planung erhält 110.723 Punkte für BB und 102.626 Punkte für BT. Diese deutlich positiven Bilanzwerte zeigen, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes zu einer Verbesserung der Situation für Boden und Pflanzen und Tiere im Plangebiet führen. Es verbleiben

keine rechnerischen Defizite; Kompensationsmaßnahmen sind somit zur Erreichung einer ausgeglichenen Bilanz nicht erforderlich.

5.14.5 Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes

Die Belange des besonderen Artenschutzes sind für Vögel sowie für Fledermäuse und den Nachtkerzenschwärmer zu berücksichtigen. Weitere Arten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die bestehende Zeilenbebauung an der Weidestraße und an der Berthastraße, der Bereich der St. Sophienkirche mit dem Johannis-Kloster und der Sophienschule und die Gewerbebauten im Südosten des Untersuchungsgebietes sind von der Planung nicht unmittelbar betroffen.

Durch die Überplanung der Flächen des Busbetriebshofs, der Bebauung östlich der Busbetriebshofzufahrt und größeren Teilen der Bebauung an der Hamburger Straße kommt es voraussichtlich zu folgenden Beeinträchtigungen:

- Zerstörung von Brutrevieren von Straßentaube und Sturmmöwe durch Gebäudeabriss,
- Zerstörung von Brutrevieren von Bachstelze, Amsel, Blaumeise, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke und Ringeltaube und die 2024 erfassten Arten Buchfink, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Flussregenpfeifer und Haussperling sowie eines Jagdgebietes der Zwergfledermaus durch Gehölzrodung und Vegetationsräumung.

Da die Flächen nicht vollständig überbaut werden, ist davon auszugehen, dass sich im Plangebiet der Grünanteil erhöht und sich damit auch das Nahrungsangebot für Vögel und Fledermäuse sowie für wirbellose Tiere langfristig verbessert.

Artengruppe Vögel

Das nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 BNatSchG verbotene Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten, erhebliche Stören europäischer Vogelarten oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören wird vermieden durch die Durchführung der Rodungs- und Vegetationsräumarbeiten sowie Gebäudeabrissarbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, d.h. durch eine Baufeldräumung im Winterhalbjahr (01.10. – 28.02.). Ist ein Gebäudeabriss im Sommerhalbjahr unvermeidbar, so ist eine Ansiedlung von Brutvögeln durch Vergrämung oder Abwehrmaßnahmen, z.B. Spannen von Netzen vor der Brutzeit insbesondere auf den Flachdächern, zu vermeiden und der Gebäudebestand vor Abriss auf aktuelle Brutvorkommen zu überprüfen. Ist die Rodung von Gehölzen mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) im Sommer nicht zu vermeiden, ist vor Fällung fachkundig auf Vogel- oder Fledermausbesatz zu kontrollieren. Werden im Zuge der Baumkontrolle Quartiere festgestellt, ist für jedes Quartier, dass verloren geht, ein vorgezogener Ausgleich im Verhältnis 1:2 umzusetzen.

Erhebliche Störungen sind für die im Untersuchungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung vorkommenden, störungstoleranten Arten nicht zu erwarten.

Eine direkte oder indirekte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist für die Arten Elster, Grünfink, Gimpel, Rotkehlchen, Rabenkrähe, Zaunkönig und

Zilpzalp sowie Mauersegler auszuschließen, da ihre Brutreviere durch die Planung nicht berührt werden und auch keine essentiellen Nahrungsflächen zerstört werden. Für Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Straßentaube und Sturmmöwe und die 2024 erfassten Arten Buchfink, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Flussregenpfeifer und Haussperling ist eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bei der Realisierung der Bebauungsplanung nicht auszuschließen.

Für die Bachstelze sind in der Umgebung kaum gleichwertige freie Bruthabitate vorhanden. Um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art zu erhalten, sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Zum einen sind vor der Rodung vorhandene Nistkästen umzusetzen. Außerdem sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt drei für Nischenbrüter geeignete Nistkästen in 4-5 m Höhe in süd- oder ostexponierter Lage an Gebäuden im Plangebiet anzubringen. Wenn möglich können die Nistkästen auch in einem Umkreis von 500 m angebracht werden. Dabei ist ein freier Anflug zu gewährleisten und die Kastenstandorte vor direkter Beleuchtung freizuhalten. Innerhalb des Plangebietes sind genügend geeignete Kastenstandorte vorhanden. Ungeeignet als Kastenstandort ist der hell beleuchtete und verlärmte Straßenraum der Hamburger Straße.

Die Sturmmöwe findet auf Flachdächern in der Umgebung gleichwertige Ausweichflächen. Durch die vorgesehene Dachbegrünung im Plangebiet, besteht künftig zudem ein wachsendes Angebot an gleich- oder höherwertigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Für die übrigen genannten Arten ist davon auszugehen, dass sie kleinräumig in gleich- oder höherwertige Habitate der Umgebung ausweichen können, wie dies ohnehin von Brutsaison zu Brutsaison geschieht. Die ökologische Funktion der Lebensstätten dieser Arten bleibt somit im räumlichen Zusammenhang erhalten. Außerdem ist nach der Umsetzung der Bebauungsplanung mit einer sukzessiven Wieder- bzw. Neubesiedlung der umgestalteten Flächen zu rechnen (Artenschutzgutachten 2018, S. 27, 28).

Für den Flussregenpfeifer und den Haussperling können sich baubedingte Tötungsrisiken während der Brutperiode durch eine Zerstörung/Beeinträchtigung von Brutplätzen im Zuge von Rück-/Neubaumaßnahmen ergeben. Durch Bauaktivitäten ausgelöste Scheuchwirkungen (Geräusch- und Lichtemission, Erschütterungen/Vibration durch Baumaschinen, optische Reizauslöser) können Tiere dazu veranlassen, ihr Brutgeschäft aufzugeben. Weiterhin kann es im Zuge von Rückbaumaßnahmen zu einer Beschädigung/Zerstörung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten des Haussperlings kommen. Betriebsbedingt können sich Kollisionsrisiken an Glasflächen ergeben. Unter Berücksichtigung von konfliktmindernden Maßnahmen ist ein Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 (Tötungsverbot) und Nummer 3 (Schädigungsverbot) BNatSchG jedoch nicht zu erwarten. Haussperlinge sind in Hamburg noch flächendeckend verbreitet, wodurch eine durch das Vorhaben ausgelöste Verschlechterung des Erhaltungszustandes von lokalen Populationen und somit ein Eintreten des Störungsverbots nach § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Bestandsrückgänge des Flussregenpfeifers sind in Hamburg vor allem auf Lebensraumverluste im Hamburger Hafen zurückzuführen (Umwandlung von Spülfeldern zu Entwässerungsfeldern zur Trockendeposition von Hafenschlick). Unter Berücksichtigung von konfliktmindernden Maßnahmen kann ein vorhabenbedingtes Eintreten des Störungsverbots für die Vogelart Flussregenpfeifer ausgeschlossen werden.

Artengruppe Fledermäuse

Nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 BNatSchG ist es verboten, den streng geschützten Fledermausarten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Um die Tötung oder Verletzung von Individuen sicher zu verhindern, sind die Gebäude und Gehölze mit potenzieller Quartierseignung (Höhlen, Risse, etc.) unmittelbar vor Abriss und Rodung auf aktuelle Fledermausvorkommen zu überprüfen.

Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung sowie der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird nicht verwirklicht, da im von der Planung betroffenen Bereich keine Quartiere vorhanden sind und es sich bei dem Jagdgebiet der Zwergfledermaus im Umfeld der Weidestraße 15 um kein essentielles Jagdgebiet handelt. Dies gilt sowohl für die lokale Population als auch für die Aufrechterhaltung der Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Die Art besucht die Fläche nur zeitweise und findet in der Umgebung gleich- oder höherwertige Nahrungshabitate.

Um die vorstehend beschriebenen Belange des besonderen Artenschutzes für die betroffenen Artengruppen Vögel und Fledermäuse zu berücksichtigen, werden nachfolgende Festsetzungen getroffen. Die Durchführung sowie ein Nachweis (Lageplan, Dokumentation) für die Umsetzung von § 2 Nummer 32 der Verordnung ist der BUKEA – Abteilung Naturschutz zum Eintragen der Ausgleichsmaßnahmen ins Kompensationverzeichnis vorzulegen:

§ 2 Nummer 30: „Ist ein sommerlicher Gebäudeabriss unvermeidbar, so ist eine Brutansiedlung insbesondere der nachgewiesenen Arten Sturmmöwe und Straßentaube durch Vergrämnungs- und Abwehrmaßnahmen zu verhindern. Vor einem Abriss sind die Gebäude unmittelbar vorher durch eine fachkundige Person auf aktuelle Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen zu überprüfen.“

§ 2 Nummer 31: „Während der Brutperiode des Flussregenpfeifers (April-August) ist von baulichen Aktivitäten im Umfeld von Gebäude Berthastraße 6 (umlaufend mindestens 30 m) abzusehen. Sollten Krane gestellt werden, ist darauf zu achten, dass die Schwenkbereiche außerhalb der Effektdistanz liegen. Sind Bauaktivitäten im Umfeld des potenziellen Brutstandortes während der Brutperiode des Flussregenpfeifers unumgänglich, kann eine Vergrämnung vorgesehen werden (z.B. durch Flatverbänder, Abnetzen). Die Vergrämnungsmaßnahme hat vor Beginn der Brutperiode des Flussregenpfeifers funktionstüchtig zu sein. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen.“

§ 2 Nummer 32: „Für die Zerstörung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Bachstelze im von der Planung betroffenen Bereich sind vor Realisierung der Planung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im zu rodenden Gehölzbestand vorhandene Nistkästen außerhalb der Brutzeit umzusetzen. Außerdem sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme insgesamt drei für Nischenbrüter geeignete Nistkästen an Gebäuden im Plangebiet anzubringen. Die Kästen sind an Gebäudefassaden in Süd-, Südost- oder Ostexposition in 4 bis 5 m Höhe durch eine fachkundige Person anzubringen.“

Um den Belangen der besonders oder streng geschützten Vertreter der Artengruppe der Hautflügler und auch der Fledermäuse Rechnung zu tragen, die beide empfindlich auf Licht reagieren, wird eine Festsetzung zu Art und Umfang der Beleuchtung vor allem des Baum-

und Gehölzbestandes getroffen. Die Außenbeleuchtung ist auf das zur verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen notwendige Maß zu beschränken.

§ 2 Nummer 33: „Innerhalb des Geltungsbereiches sind Außenleuchten zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur von maximal 3000 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 Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.“

Große verglaste Flächen wie zum Beispiel Fensterflächen bergen für Vögel ein hohes Risiko zur Kollision. Um das daraus resultierende Risiko der Tötung nach § 44 Absatz 1 BNatSchG durch Vogelschlag zu minimieren, sind vorsorglich Vogelschutzverglasungen mit einem Reflexionsgrad von höchstens 15% oder zum Beispiel strukturierte Glasflächen zu verwenden. Daher wird folgende Festsetzung getroffen:

§ 2 Nummer 34: „Innerhalb des Geltungsbereiches sind zur Vermeidung des Vogelschlags Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen (z. B. mehrschichtiger Fassadenaufbau, Gliederung der Fassade, Aufbringung wirksamer Markierungen, Verwendung transluzenter Gläser oder Verwendung von Glasflächen mit einem niedrigen Lichtreflexionsgrad) erkennbar für das Vogelauge zu strukturieren bzw. als Hindernis sichtbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassade größer als 75 % ist oder zusammenhängende Glasflächen mit Glasscheiben von größer 6 m² vorgesehen sind. Satz 1 gilt nicht für Schaufenster im Erdgeschoss.“

5.15 Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 wurden die in § 1 Absatz 5 und 6 BauGB genannten Belange umfassend berücksichtigt und die öffentlichen und privaten Interessen gemäß § 1 Absatz 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung im Sinne des § 1a Absatz 2 BauGB und trägt zu einem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden bei, indem eine bereits weitgehend versiegelte und erschlossene Fläche einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt wird. Die umweltbezogenen Auswirkungen der Planung sind im Umweltbericht geprüft und in die Abwägung eingestellt worden.

Weite Teile des Plangebiets waren bislang durch den ehemaligen Busbetriebshof, gewerbliche Strukturen und versiegelte Hofflächen geprägt und wiesen nur geringe Aufenthalts- und Freiraumqualitäten auf. Mit der Planung wird ein gemischt genutztes Quartier aus Wohnnutzungen, gewerblichen Nutzungen, sozialen und quartiersbezogenen Einrichtungen entwickelt, das durch kurze Wege und eine gute fuß- und radläufige Erreichbarkeit der täglichen Versorgungseinrichtungen geprägt ist. Zusammen mit der sehr guten ÖPNV-Anbindung werden klimaschädliche Lock-in-Effekte durch zusätzlichen motorisierten Pendelverkehr vermieden, und es entsteht ein funktionsgemischtes Quartier, das den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung entspricht.

Das urbane Gebiet bildet entlang der Hamburger Straße einen städtebaulich gefassten Rand und übernimmt zugleich eine Schutzfunktion für die rückwärtigen Wohnbereiche. Die überbaubaren Grundstücksflächen und die festgesetzten Höhen gewährleisten die städtebauliche Verträglichkeit mit dem Umfeld. Die Nachbarschaft wird nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen können eingehalten werden. Etwaige Detailkonflikte bei der konkreten Ausgestaltung können im Rahmen der

Baugenehmigungsverfahren geklärt werden; zusätzlich bestehen aufgrund städtischer Grundstücksverfügbarkeit Steuerungsmöglichkeiten. Für Bestandsgrundstücke werden überwiegend verbesserte Ausnutzungsmöglichkeiten durch höhere Dichte und zusätzliche Geschosse eröffnet, sodass sich im Ergebnis für die Eigentümerinnen und Eigentümer regelmäßig Vorteile ergeben.

Das Plangebiet ist teilweise erheblich durch Verkehrslärm belastet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden in den Baugebieten in Teilen sowohl tags als auch nachts nicht eingehalten. Entlang der Hamburger Straße und im Eckbereich zur Weidestraße wird sogar die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nachts (60 dB(A)) geringfügig überschritten. Dementsprechend wird im urbanen Gebiet auch städtebaulich auf die Lärmbelastung reagiert. Die geschlossene Bauweise und die Orientierung der Baukörper schaffen ruhige, geschützte Blockinnenbereiche, sodass für Wohnnutzungen lärmabgewandte Bereiche gesichert werden können. Entlang der Hamburger Straße und im Eckbereich zur Weidestraße werden gewerbliche Nutzungen gestärkt und Wohnen gezielt ausgeschlossen. Im Übrigen werden über die sog. Blockrandklausel, eine Innenpegelfestsetzung, die Außenbereichsklausel und eine Regelung zu gewerblichen Aufenthaltsräumen gezielt Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, die sicherstellen, dass insgesamt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Durch das Planvorhaben entsteht ein Mehrverkehr, der mehrheitlich zu Pegelerhöhungen führt, die unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. An der Berthastraße wird eine Pegelerhöhung von 3,3 dB prognostiziert. Die zur Straße ausgerichteten Fassaden haben aber überwiegend entweder keine Fenster oder hinterliegenden Schlafräume bzw. sind gewerblich genutzt. Lediglich die Berthastraße Nr. 9 könnte betroffen sein. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch weder am Tag noch nachts überschritten. Eine Überschreitung der Werte der 16. BImSchV liegt zudem bereits in der Bestandssituation vor. Insgesamt ist aufgrund des hochwertigen Wohnumfelds und der Ausprägung der Berthastraße als Wohnstraße nicht von unzumutbaren Verhältnissen auszugehen. Der ehemalige Busbetriebshof der Hamburger Hochbahn AG stellte sich bisher als vollständig versiegelte, für die Öffentlichkeit nicht zugängliche große "Freifläche" dar, die eine trennende Wirkung auf den Gesamtbereich ausübt und nicht in das städtebauliche Umfeld integriert ist. In diesem Zusammenhang trägt das Quartier „Mesterkamp“ durch seine städtebauliche Konzeption, die Sicherung von sozialer Infrastruktur, der Schaffung von Flächen für neue Dienstleistungs-, Versorgungs- und Gastronomieangebote vielmehr zu einer Qualitätssteigerung auch für das nachbarschaftliche Umfeld bei. Gleichzeitig werden auch neue Grün- und Aufenthaltsräume (Quartiersplatz) geschaffen. Gemäß § 1 Absatz 5 und Absatz 6 Nummer 2 BauGB wird hier zudem dem Interesse, die Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen, besonderes Gewicht zuteil. Weiterhin wird der Bezirk prüfen, ob Verbesserungen an der Straßenoberfläche, die sich lärm mindernd auswirken, umgesetzt werden können. Zudem könnte eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit geprüft werden.

Die Untersuchung der Luftschadstoffbelastung für das Plangebiet belegt, dass die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sowohl im Bestand als auch im Planfall unter den jeweils geltenden Grenzwerten der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegen. Hinsichtlich der NO₂-Konzentration wird an den Gebäuden innerhalb des Geltungsbereichs der Grenzwert der 39. BImSchV ebenfalls unterschritten. Für die relevanten Kurzzeitwerte, abgeleitet aus den Jahresmittelwerten, sind insgesamt keine maßgeblichen Überschreitungen im Plangebiet zu erwarten. Insbesondere durch die geschlossene

Bebauung entlang der Hamburger Straße wird ein eingeschränkter Luftaustausch gegenüber der Bestandssituation verursacht. Dieser führt jedoch lediglich an der Planbebauung zu einer nachweislichen Zunahme der Konzentrationen. Für die bestehenden Wohngebäude auf den gegenüberliegenden Straßenseiten ergeben sich insgesamt keine relevanten Mehrbelastungen. Entsprechend den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung sind für den Bebauungsplan keine Schutzmaßnahmen gemäß „Hamburger Leitfaden - Luftschadstoffe in der Bauleitplanung (2011)“ erforderlich.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über kompakt dimensionierte Planstraßen und ein Fuß- und Radwegenetz. Die geänderte Führung der Planstraße 2 mit Wendeanlage und die Sicherung der Verbindung zur Hamburger Straße durch ein Geh- und Fahrrecht gewährleisten die Erreichbarkeit der Nutzungen, ohne zusätzlichen Durchgangsverkehr zu erzeugen. Weitere Geh- und Fahrrechte sichern dauerhafte fuß- und radläufige Verbindungen innerhalb des Quartiers sowie die Anbindung an den U-Bahnhof Dehnhaide. Zur Gewährleistung regelkonformer Nebenflächen und barrierefreier Gehwege werden in den Bereichen WA1, WA2, MU und WA5 Teilflächen privater Grundstücke als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Diese Flächen liegen im Übergang zwischen Straßenraum und Baugrenzen, wären baulich nicht sinnvoll nutzbar und werden nur in geringem Umfang in Anspruch genommen. Angesichts der deutlich erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten gegenüber dem unterliegenden Planrecht D84A ist ein Planungsschaden für die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer nicht zu erwarten.

Die Planung trägt zudem zu einer Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation im Plangebiet bei. Durch die Reduzierung des Versiegelungsgrads, die gezielte Schaffung von Grün- und Retentionsflächen sowie die differenzierten Festsetzungen zur Regenwasserbewirtschaftung – insbesondere die verpflichtenden Retentionsgründächer sowie eine oberflächige, naturnahe Rückhaltung – wird das Regenwasser länger im Quartier gehalten, die Entwässerungsinfrastruktur entlastet und die Grundwasserneubildung gefördert. Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den stadtweiten Zielen der RegenInfraStrukturAnpassung (RISA) und des Hamburger Klimaschutzgesetzes. Konflikte im Bereich der Entwässerung sind nicht zu erwarten.

Die Festsetzungen zur Freiflächen- und Grüngestaltung führen gegenüber dem stark versiegelten Ausgangszustand zu einer deutlichen Funktionsaufwertung. Durch Dachbegrünungen, die Begrünung nicht überbauter Tiefgaragenflächen, die festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie zusätzliche Baumpflanzungen werden neue Vegetations- und Retentionsflächen geschaffen, die zur Verbesserung des Mikroklimas, zur Staubbindung und zur Regenwasserrückhaltung beitragen. Der Quartiersplatz übernimmt eine zentrale Rolle für Aufenthalt, Durchlüftung und Klimafolgenanpassung; die Möglichkeit der Integration begrünter Retentionsflächen wird im Zuge der Freiraumplanung geprüft. Teilweise werden bestehende bauliche Strukturen weitergenutzt, sodass in diesem Bereich der Erhalt grauer Energie unterstützt wird. Die Stärkung des Umweltverbundes, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die konsequente Begrünung tragen dazu bei, die Ziele des Klima- und Ressourcenschutzes zu unterstützen.

Die Belange des besonderen Artenschutzes wurden im Rahmen der Planung umfassend berücksichtigt. Für die im Plangebiet nachgewiesenen Vogelarten, Fledermäuse und Insekten wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen geprüft und entsprechende Festsetzungen getroffen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG werden vermieden. Für besonders betroffene Arten, sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sowie Vermeidungs- und Vergrämnungsmaßnahmen vorgesehen. Insgesamt ist sichergestellt,

dass die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten erhalten bleibt und eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen ausgeschlossen werden kann.

Der Denkmalschutz wurde in die Abwägung einbezogen. Das Denkmalensemble St. Sophien/ Kloster St. Johannis an der Ecke Weidestraße/ Elsastraße wird durch die Planung nicht beeinträchtigt. Die angrenzenden Baugebiete „WA1“ und „WA3“ sowie das Baufeld für die Gemeinbedarfsfläche „Schule/ Kita“ wurden in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt dimensioniert; städtebauliche Spannungen sind nicht zu erwarten.

Insgesamt führt die Planung zu einer erheblichen städtebaulichen, funktionalen und ökologischen Aufwertung des Plangebiets. Die Nutzung einer bereits versiegelten innerstädtischen Fläche, die Schaffung eines gemischt genutzten, weitgehend autoarmen Quartiers, die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Verbesserung der Grün- und Freiraumqualitäten sowie die Wahrung nachbarschaftlicher Belange rechtfertigen die mit der Planung verbundenen Eingriffe. Zugleich leistet der Bebauungsplan einen wichtigen Beitrag zur Bereitstellung dringend benötigten Wohnraums und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in integrierter Lage. Angesichts der hohen Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen in Hamburg und der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung, Wachstum vorrangig im Bestand zu ermöglichen, ist die gewählte städtebauliche Konzeption nicht nur tragfähig, sondern entspricht auch dem Anspruch einer wachsenden Metropole. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarschaft oder den Naturhaushalt sind nicht zu erwarten. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Barmbek-Süd 2 werden daher als insgesamt ausgewogen und städtebaulich angemessen angesehen.

5.16 Nachrichtliche Übernahmen

5.16.1 Denkmalschutz

Die an der Weidestraße 53/ Ecke Elsastraße bestehende Kirche St. Sophien und das Kloster St. Johannis sind als Denkmalensemble gemäß § 4 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), zuletzt geändert am 18. November 2025 (HmbGVBl. S. 680) geschützt und in die Hamburgische Denkmalliste eingetragen. Die geschützten Denkmäler werden im Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahmen „Denkmalschutz Ensemble“ übernommen.

5.16.2 Risikogebiet Sturmfluthochwasser

Das Plangebiet liegt mit Teilbereichen innerhalb des gemäß der EU-Richtlinie zum Hochwasserrisikomanagement (HWRM-RL) festgelegten Risikogebietes im tidebeeinflussten Bereich (Sturmfluthochwasser). Maßgeblich ist die Hochwasserrisikokarte L (low) - Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (Extremereignis - St. Pauli 7,30 m NHN und gleichzeitiges Versagen aller Hochwasserschutzanlagen). Das Risikogebiet Sturmfluthochwasser wird aufgrund von § 9 Absatz 6a BauGB in Verbindung mit § 73 Absatz 1 Satz 1 WHG im Bebauungsplan gekennzeichnet. Die Grenze verläuft südlich der Weidestraße und schließt einen Teil der angrenzenden Flurstücke mit ein (siehe Kapitel 3.2.5).

6 Maßnahmen zur Verwirklichung

Ein Teil der Flächen des Plangebietes (ehemaliger Busbetriebshof) befand sich gänzlich im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Zwischenzeitlich wurden die ersten Grundstücke in den allgemeinen Wohngebieten im Rahmen der Vergabe an private Bauherren übergeben.

Der östliche Abschnitt der inneren Erschließung des Quartiers (Planstraße 2) lag vormals auf den Grundstücken eines Privateigentümers (Flurstücke 5086, 5088). Hier war zur Umsetzung ein Einvernehmen mit den Eigentümern angestrebt (z.B. durch Flächentausch). Dieses konnte zwischenzeitlich nicht hergestellt werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Planstraße 2 umgeplant, so dass keine zusätzlichen privaten Flächen einbezogen werden müssen.

Mit dem Bebauungsplan werden für die umliegenden Bestandsstraßen (Hamburger Straße, Weidestraße, Berthastraße, Elsastraße) einzelne Grundstücksflächen, die sich derzeit im Privateigentum befinden, als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Dies dient insbesondere einem regelkonformen Ausbau des Straßenraums bzw. einem Umbau der Nebenflächen. Die Festsetzungen schaffen zunächst ausschließlich das planungsrechtliche Ziel, diese Flächen künftig dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Ein unmittelbarer Eigentumsübergang ist damit nicht verbunden.

Im Bereich des Eckgrundstücks Hamburger Straße/ Weidestraße werden private Flächen als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Flächen sollten möglichst von der FHH erworben werden, um die Erweiterung der Hamburger Straße und den Umbau der Nebenflächen an der übergeordneten Straße sicherzustellen. Für die Flächen an der Weidestraße sollte eine einvernehmliche Lösung mit den betroffenen Grundstückseigentümern angestrebt werden (Flächenankauf oder Umbau der Straßenverkehrsflächen auf Kosten der Grundstückseigentümer). Hierzu sind im weiteren bzw. nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren die Regelungsbedarfe zwischen den betreffenden Grundstückseigentümern und der FHH über den Umbau der Straßenverkehrsflächen zu klären. Bodenordnungsverfahren sollten vermieden werden.

Maßnahmen zur Bodenordnung können nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Die Grundstücke, die für die zukünftige bauliche und sonstige Nutzung unzweckmäßig gestaltet sind, können bei Bedarf zu gegebener Zeit neu geordnet werden, soweit dies nicht durch andere ausreichende Regelungen entbehrlich geworden ist. Etwaige Entschädigungsansprüche sind im Hinblick auf die notwendige Sicherung der Erschließung durch die Festsetzung privater Flächen als öffentliche Straßenverkehrsflächen denkbar.

7 Aufhebung bestehender Pläne

Durch den Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 wird der bestehende Durchführungsplan D84A vom 04.04.1961 (GVBl. 1961 S.133) aufgehoben.

8 Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 8,5 ha groß.

Davon entfallen auf die Flächen:

Straßenverkehrsfläche	vorhanden	ca.	16.781 m ²
Straßenverkehrsfläche	neu	ca.	5.111 m ²
	Quartiersplatz	ca.	5.675 m ²
Wohngebiet		ca.	42.687 m ²
Urbanes Gebiet		ca.	12.238 m ²
Kerngebiet		ca.	3.451 m ²
Flächen für Gemeinbedarf		ca.	8.525 m ²

8.2 Kostenangaben

Zur inneren Erschließung des Plangebietes ist der Bau von Erschließungsanlagen (Planstraße 1 und 2, Quartiersplatz) erforderlich. Im Zuge der Verwirklichung des Plans müssen zur Umsetzung der Planstraßen zwischenzeitlich keine essentiellen Flächen mehr durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Erforderlich ist lediglich der Erwerb oder der Flächentausch untergeordneter Teilflächen im Randbereich der Planstraße 2. Durch die Erweiterung der bestehenden Straßenverkehrsflächen (Hamburger Straße, Weidestraße, Elsastraße, Berthastraße) können jedoch im Zuge eines Ankaufs der Flächen von den privaten Eigentümern für den Umbau der Straßennebenflächen weitere Kosten anfallen. Auch sind in diesem Zusammenhang Entschädigungsansprüche denkbar.

Quellenangaben Karten: LGV