

Originalstellungnahmen | Barmbek-Sued2 | Bauleitplanung Online

Eingangsnummer: Nr.: 1078	Details	
eingereicht am: 15.01.2026	Verfahren:	k.A.
	Verfahrensschritt:	Beteiligung TöB
	Institution:	BVM Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung
	Abteilung:	Verkehrsentwicklung VE 3
	Eingereicht von (Vor- u. Zuname):	
	Im öffentlichen Bere- ich anzeigen:	Nein
	Planunterlage:	Gesamtstellungnahme

Stellungnahme

Zu dem B-Planverfahren Barmbek-Süd 2 nimmt die BVM im Rahmen der erneuten TöB-Beteiligung wie folgt Stellung:

Begründung

3.4.4, Seite 22 - Erschließung und Infrastruktur:

Die Einschätzung, dass das Plangebiet über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügt, wird grundsätzlich geteilt. Die in der Begründung enthaltenen Angaben zur ÖPNV-Erschließung sind jedoch veraltet und sollten wie folgt korrigiert werden:

- An der Haltestelle U Dehnhaide verkehrt neben der U-Bahnlinie U3 die Stadtbuslinie 171 (US Barmbek - Thomas-Mann-Straße).
- Die in der Begründung genannte Schnellbuslinie 37 wurde bereits vor mehreren Jahren eingestellt. Seit dem vergangenen Fahrplanwechsel im Dez. 2025 gibt es zwar in Hamburg eine Metrobuslinie 37, diese ist jedoch mit ihrem Linienvverlauf US Barmbek - Im Grünen Grunde für die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes nicht relevant.
- An der Haltestelle Biedermannplatz verkehren die Expressbuslinie X22 (U Hagenbecks Tierpark – Jenfeld-Zentrum), die Metrobuslinie 18 (Hbf./ZOB – Am Stühm-Süd) sowie die Stadtbuslinien 171 (US Barmbek – Thomas-Mann-Straße) und 261 (US Barmbek – U Burgstraße).
- Die in der Begründung genannte S-Bahnlinie S11 gibt es seit der S-Bahn-Netzumstellung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 nicht mehr. Zum S-Bahn-Liniennetz siehe auch: Neues S-Bahn Liniennetz - hamburg.de

5. 5.7, Seite 100ff - Stellplätze und Tiefgaragen:

Gemäß der Senatsdrucksache 22/15063 wird es bei der Realisierung von 100 WE oder mehr im Falle einer Parkraumbewirtschaftung kein Bewohnerparkvorrecht für die Adressen der neuen Planstraßen

des entsprechenden Neubaus geben.

Für den folgenden Absatz möchten wir eine Umformulierung anregen, da die aktuelle Formulierung den Gesetzeswortlaut nicht richtig wiedergibt (Nachfragen dazu gerne direkt an die BSW, ABH):

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 neuen Hamburgischen Bauordnung zum 01.01.2026 entfällt die bisherige Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze sowohl für Wohnnutzungen als auch für gewerbliche Nutzungen. An ihre Stelle tritt ein Mobilitätsnachweis, der den standortbezogenen Mobilitätsbedarf prüft und dabei ausdrücklich auch flächen- und verkehrssparende Mobilitätsangebote berücksichtigen soll. Vor diesem Hintergrund besteht im Plangebiet keine bauordnungsrechtliche Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen.~~

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 einen 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 Abs. 1 HBauO).

Für Wohnnutzungen entfällt der verpflichtende Mobilitätsnachweis (§ 49 Abs. 1 HBauO). Bei Wohnnutzungen entscheidet die Bauherrenschaft in eigener Verantwortung darüber, wie dem Mobilitätsbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner Rechnung getragen wird.

~~Gleichwohl soll~~ Im Rahmen der Planung *soll* ermöglicht werden, dass Bauherrinnen und Bauherren bei Bedarf Stellplätze realisieren können, ohne die gewünschte Freiraumqualität und die verkehrsberuhigte Quartiersstruktur zu beeinträchtigen.

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept für das Quartier Mesterkamp stammt aus dem Jahr 2019 und entspricht z.T. nicht mehr dem aktuellen Stand. Das grundsätzliche Ziel des Konzeptes, den Anteil des MIV möglichst gering zu halten, wird begrüßt.

Wir schlagen vor (soweit der Aufwand als gerechtfertigt angesehen wird), das Konzept zu aktualisieren, insbesondere im Hinblick auf das Senatsziel der Mobilitätswende, aktuelle Datengrundlagen (bspw. aktuelle Daten der MiD 2023 sowie übergeordnetes Radverkehrskonzept) sowie neue seit 2019 entstandene Mobilitätsangebote (im Umfeld z.B. zwei weitere hvv switch Punkte sowie in der Stadt generell mit freefloating-Carsharing, MOIA, E-Scooter, E-Mopeds). Auch die folgenden Hinweise und Maßnahmen können in dem Kontext aufgegriffen werden:

Kapitel 2.4, Seite 10 - Übergeordnete Radverkehrskonzepte:

Das Mobilitätskonzept, empfiehlt Schutzstreifen in der Weidestraße durch einen Umbau der Nebenflächen. Hier könnte im Konzept auf die geplante Maßnahme des LSBG hingewiesen werden, die in der Begründung des B-Plans bereits erwähnt wurde.

2.4, Seite 11 und 21 - Übergeordnete Radverkehrskonzepte:

Abbildung 3 stellt nicht das aktuelle Radroutennetz dar.

3.1, Seite 14 - Lage des Untersuchungsgebiets:

In Abb. 5 auf S. 14 sollte auch die Schnellbahnhaltestelle U Dehnhaide dargestellt werden. Diese ist aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Plangebiet deutlich relevanter für die ÖPNV-Anbindung als die bereits dargestellte Schnellbahnhaltestelle US Barmbek.

3.3, Seite 16 - Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Siehe Anmerkungen zu 3.4.4 der Begründung. Die textlichen Ausführungen sowie Abb. 8 sind entsprechend zu aktualisieren.

3.4, Seite 18 Fuß- und Radverkehr - Fußwegeverbindungen:

Es wird auf die Notwendigkeit einer Querung über die Weidestraße hingewiesen – dies könnte stärker verankert werden, in Verbindung mit der Bitte aus dem Regionalausschuss Lokstedt-Niendorf-Schnelsen (RaLoNiS), hier eine Querungsstelle einzurichten.

3.4, Seite 20 - Fuß- und Radverkehr - Radwegeverbindungen und Velorouten:

Es sollte hier auf die LSBG-Maßnahme hingewiesen werden, durch die mehrere der genannten Defizite behoben werden können.

4.4, Seite 31 - Fuß- und Radverkehr – Radwege:

Der Umbau der Nebenfahrbahn Hamburger Straße erfolgt bereits durch LSBG-Maßnahme. Gleicher Hinweis gilt für Seite 43.

4.4, Seite 31 - Fuß- und Radverkehr – Radwege:

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze wird im Hinblick auf die geplante Nutzung als zu gering eingeschätzt und sollte daher erhöht werden, vor allem im Bereich von Kindertagesstätten. Zusätzlich sollten geschützte Abstellmöglichkeiten, beispielsweise in Tiefgaragen oder Kellerräumen, vorgesehen werden – gerade bei der Gestaltung eines autoarmen Quartiers.

5.5, Seite 43-44 - Förderung des Radverkehrs:

... „In den neuen Gebäuden sind private Fahrradstellplätze für die Bewohner in ausreichender Zahl mindestens gemäß den Anforderungen der Hamburger Bauordnung (HBauO) nachzuweisen.“

→ *bitte hier auch die beiden Bauprüfdienste (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze) und BPD 2022-5 Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder anführen.*

Es wird ein Abgleich der Inhalte des Mobilitätskonzeptes mit den aktuellen Ausführungen des B-Plans angeregt, da bspw. im Konzept noch 81 Parkstände aufgeführt werden, während im Begründungstext 30 Parkstände benannt werden (Kapitel 5.5., Seite 99); die Reduzierung wird positiv bewertet.