

Begründung

Bebauungsplan-Entwurf

Barmbek-Nord 17

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlage und Verfahrensablauf	4
2	Anlass der Planung	4
3.	Planerische Rahmenbedingungen	4
3.1	Rechtlich beachtliche Tatbestände	4
3.1.1	Flächennutzungsplan	4
3.1.2	Landschaftsprogramm	4
3.2	Andere rechtlich beachtliche Tatbestände	5
3.2.1	Durchführungsplan.....	5
3.2.2	Baustufenplan	5
3.2.3	Baumschutz	5
3.2.4	Bauschutz	5
3.2.5	Baulasten	5
3.3	Andere planerisch beachtliche Tatbestände	6
3.3.1	Einzelhandelsgutachen	6
3.3.2	Lärmtechnische Untersuchung und Untersuchung Luftschadstoffe	6
3.3.3	Verkehrsgutachten	6
3.3.4	Sanierungsgebiet	6
3.3.5	Artenschutzfachliche Untersuchung.....	7
3.3.6	Altlastenverdächtige Flächen	7
3.3.7	Kampfmittelverdachtsfläche	7
3.4	Angaben zum Bestand.....	7
3.4.1	Gegenwärtige Nutzungen	7
3.4.2	Freiflächen und Grünbestand.....	8
4.	Umweltbericht	9
4.1	Vorbemerkungen.....	9
4.1.1	Allgemeine Beschreibung des Planvorhabens	9
4.1.2	Standort und Untersuchungsraum	9
4.1.3	Alternativen	9
4.1.4	Fachgutachten	10
4.1.5	Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben - Beschreibung von technischen Verfahren	10
4.2	Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen untereinander	10

4.2.1	Schutzgut Luft	10
4.2.2	Schutzgut Klima	14
4.2.3	Schutzgut Wasser	15
4.2.4	Schutzgut Boden.....	18
4.2.5	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	21
4.2.6	Schutzgut Landschaftsbild / Stadtbild	25
4.2.7.	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	26
4.2.8	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	27
4.3	Monitoring	29
4.4	Zusammenfassung Umweltbericht	29
5.	Planinhalt und Abwägung	31
5.1	Allgemeines Wohngebiet	33
5.2	Kerngebiet.....	35
5.3	Straßenverkehrsflächen	40
5.4	Stellplätze und Tiefgaragen	42
5.5	Bahnflächen	43
5.5.1	Vorhandene Bahnanlagen	43
5.5.2	vorgesehene Bahnanlagen	44
5.6	Lärmschutz	44
5.7	Altlasten	46
5.8	Erhaltungsbereich	48
5.9	Nachrichtliche Übernahme: Denkmal - Ensemble.....	48
5.10	Oberflächenentwässerung	50
5.11	Baumschutz- und Begrünungsmaßnahmen sowie Artenschutz.....	51
5.11.1	Baumschutz	51
5.11.2	Begrünungsmaßnahmen.....	51
5.11.3	Maßnahmen zum Artenschutz	53
5.12	Bauschutzbereich.....	54
6.	Beeinträchtigung von Natur und Landschaft	54
7.	Maßnahmen zur Verwirklichung	55
8.	Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen	55
9.	Flächen- und Kostenangaben	55
9.1	Flächenangaben	55
9.2	Kostenangaben.....	55

1 Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415) zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 3/09 vom 04.11.2009 (Amtl. Anz. S. 2149) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung sowie die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 15.11.2011 (Amtl. Anz. 2011, S.2554) und vom 05.02.2013 (Amtl. Anz. Nr. 13 2013, S.221) stattgefunden.

2 Anlass der Planung

Das Plangebiet liegt im Zentrum des Stadtteils Barmbek und mit Ausnahme des Bahnhofs im Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1, Fuhsbüttler Straße. Die bereits teilweise stattgefundenen Verlegung des bisherigen Busbahnhofs an die nördliche und südliche Längsseite des U- und S-Bahnhofs Barmbek sowie die Aufgabe der vorhandenen oberirdischen Stellplatzanlage ermöglicht eine bauliche Entwicklung auf diesen Flächen.

Geplant ist eine Erweiterung des vorhandenen Verkaufsflächenangebots unter Einbeziehung der Fläche des ehemaligen Kaufhauses und die Schaffung von Büroraum auf den Flächen des ehemaligen Parkplatzes und Busbahnhofs in den oberen Etagen. Ziel ist die Stärkung der Zentrumsfunktion für die Zukunft und eine Wiederbelebung des Stadtteilkerns. Die bisherige Verkehrsfläche des Busbahnhofs soll baulich eingefasst werden und der Bahnhofsvorplatz im Norden ein attraktives Erscheinungsbild erhalten. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuordnung dieser Flächen schaffen. Die im Westen des Plangebiets vorhandenen Wohnnutzungen sollen bestandsorientiert gesichert werden. Teilbereiche des Bahnhofs werden als Denkmal-Ensemble in den Bebauungsplan übernommen.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

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 für das Plangebiet gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, P+R-Anlage, gemischte Bauflächen mit Einrichtungen für den Kraftfahrzeugverkehr, Flächen für Bahnanlagen, eine Trasse für Schnellbahnen, Fernbahnen im Bereich Fuhsbüttler Straße sowie sonstige Hauptverkehrsstraßen (Hufnerstraße, Fuhsbüttler Straße) dar.

3.1.2 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich der Karte Arten- und Biotopschutz für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt für das Plangebiet Folgendes dar:

Milieus (LAPRO):

Verdichteter Stadtraum
Sonstige Hauptverkehrsstraße (Hufnerstraße und Fuhlsbüttler Straße)
Oberirdische Gleisanlagen

Milieuübergreifende Funktionen:

Entwicklungsbereich Naturhaushalt
Grüne Wegeverbindung

Biotopentwicklungsräume (APRO):

Städtisch verdichtete Bereiche, geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a)
Städtisch geprägte Bereiche teils geschlossener teils offener Wohn- und sonstiger Bebauung mit mittlerem bis geringen Grünanteil (12)
Hauptverkehrsstraße (14e) : (Hufnerstraße und Fuhlsbüttler Straße)
Gleisanlagen (14d)

3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1 Durchführungsplan

Der Durchführungsplan 273 vom 21. Mai 1958 (GVBl. Seite 167), zuletzt geändert am 4. November 1997 (Hamburger Gesetz- und Verordnungsblatt S. 494, 511,512) weist folgende Nutzungen aus: Wohngebiet, Mischgebiet, Läden ein- und zweigeschossig (Bereich ehem. Kaufhaus), Garagen im Keller im Wohn- und Ladengebiet, Flächen für besondere Zwecke, (Verkehrsfläche HHA.), Straßenverkehrsflächen sowie Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens (Umlegung).

3.2.2 Baustufenplan

Der Baustufenplan Barmbek-Nord vom 04.03.1955 weist folgende Nutzungen aus: Verkehrsfläche für die Bahn.

3.2.3 Baumschutz

Für den Geltungsbereich gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369).

3.2.4 Bauschutz

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Hamburg - Fuhlsbüttel.

3.2.5 Baulasten

In der Tiefgarage Drosselstraße 37, Flurstück 3160 sind 28 Stellplätze zugunsten Fuhlsbüttler Straße 101, Drosselstraße 23, Flurstück 3059, Pestalozzistraße 14, Flurstück 2983 und Pestalozzistraße 11, Flurstück 3375 als Baulast eingetragen.

Im Parkhaus der Drosselstraße 15 (außerhalb des Plangebietes) sind bezogen auf das Plangebiet 110 Stellplätze zugunsten Fuhlsbüttler Straße 101, Flurstücke 2983, 3059 und 3375, 10

Stellplätze zugunsten Pestalozzistraße 15, Fuhlsbüttler Straße 93, Flurstück 2982, 5 Stellplätze zugunsten Fuhlsbüttler Straße 95/97, Flurstück 2981 als Baulast eingetragen.

3.2.6 Denkmal-Ensemble

Im Plangebiet befindet sich am Wiesendamm 2/4/6 mit dem Barmbeker Bahnhof und seinen Anlagen ein Kulturdenkmal, welches in der Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013, (HmbGVBl S. 142) als Denkmalensemble enthalten ist.

3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.3.1 Einzelhandelsgutachten

Im August 2010 wurde das Einzelhandelsgutachten für das Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1 Fuhlsbüttler Straße aktualisiert und der Einkaufsstandort Barmbek Nord unter der Berücksichtigung der aktuellen Schließung des Kaufhauses Hertie und die Neueröffnung des EKZ Hamburger Straße neu untersucht. Basis waren die Daten aus den vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2003.

3.3.2 Lärmtechnische Untersuchung und Untersuchung Luftschadstoffe

Für den Geltungsbereich des Plangebiets wurden im Jahr 2012 eine schalltechnische Untersuchung sowie eine Untersuchung der Luftschadstoffe durchgeführt.

3.3.3 Verkehrsgutachten

Für den Geltungsbereich des Plangebiets wurde im Jahr 2012 eine Untersuchung der heutigen und zukünftigen Verkehre durchgeführt.

3.3.4 Sanierungsgebiet

Das Plangebiet liegt in dem Fördergebiet des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) Barmbek-Nord S 1 Fuhlsbüttler Straße. Ziel der im Jahr 2005 mit der Festlegung als Sanierungsgebiet begonnen gebietsbezogenen Förderung ist die Stärkung der zentralen Funktionen durch Stabilisierung und Entwicklung des Versorgungs- und Einzelhandelsstandortes. Als Grundlage für die angestrebte Entwicklung – und als Voraussetzung für die Fortführung des RISE-Prozesses bis 2017 – wird derzeit das bisherige Erneuerungskonzept zu einem Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) nachstrukturiert. Für die Grundstücke des ehemaligen Busbahnhofes und ehemaligen Hertie-Gebäudes sind im Erdgeschoss großflächiger Einzelhandel und in den Obergeschossen Dienstleistungen geplant.

Der Eingangsbereich des Zentrums soll attraktiver gestaltet werden, dadurch dass eine Orientierung der Geschäfte zur Fußgängerpassage erfolgt sowie ein ansprechender Bahnhofsvorplatz ein angenehmes Bahnhofsumfeld schafft. Für die Fläche westlich der Fußgängerpassage ist eine öffentlich nutzbare Tiefgarage vorgesehen, um u.a. das durch den Wegfall der P+R-Anlage und weiterer Baumaßnahmen im Rahmen des Sanierungsverfahrens (z.B. Neugestaltung des Bert-Kempfert-Platzes, Umgestaltung des Wiesendammes und der Fuhlsbüttler Straße) entstehende Parkplatzdefizit zu kompensieren. Auf dem Grundstück des ehemaligen Kaufhauses sind ebenfalls öffentlich nutzbare Parkplätze geplant. Die provisorisch gegenüber dem nördlichen Eingangsbereich des Bahnhofes aufgestellte öffentliche Toilettenanlage soll in das Neubauvorhaben auf dem Grundstück des ehemaligen Busbahnhofes integriert werden.

Die Baumaßnahmen am Barmbeker Bahnhof haben im Sommer 2009 begonnen. Diese sollen voraussichtlich Mitte 2015 abgeschlossen sein. Die Verlagerung des Busbahnhofes an die nördliche und südliche Längsseite des U/S-Bahnhofes ist zum Teil schon realisiert.

3.3.5 Artenschutzfachliche Untersuchung

Als begleitende landschaftsplanerische Bearbeitung wurde 2012 eine artenschutzfachliche Untersuchung nach § 44 BNatSchG durch einen externen Fachgutachter durchgeführt.

3.3.6 Altlastenverdächtige Flächen

Nach Auskunft der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sind die Altlasten im Plangebiet als erledigt gekennzeichnet. Von einer ehemaligen Reinigung (außerhalb des Plangebietes) geht eine FCKW-Verunreinigung aus. Diese verläuft im Untergrund stromartig in Richtung Osterbekkanal. Aufgrund der Tiefe, in der sich die Verunreinigung befindet, ist diese aber für das Bebauungsplanverfahren unproblematisch, da keine Vorhaben geplant sind, die eine solche Tiefe erreichen können. Hinsichtlich des Bahnhofes liegen keine Informationen vor, da dort keine Bohrungen möglich sind. Daher gibt es keine Erkenntnisse über etwaige Altlasten in diesem Bereich.

3.3.7 Kampfmittelverdachtsfläche

Im Plangebiet kann nach heutigem Kenntnisstand das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Vor Eingriffen in den Baugrund/ Bauvorhaben muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person die Kampfmittelfrage klären. Hierzu kann ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung bei der GEKV (Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht) gestellt werden.

3.4 Angaben zum Bestand

3.4.1 Gegenwärtige Nutzungen

Gebäudebestand und Nutzungen

Flurstücke 3059 und 3375: (Eckbereich Fuhlsbüttler Straße /Drosselstraße /Pestalozzistraße): ehemaliges Kaufhaus-Gebäude, seit 07.08.2009 Leerstand,

Flurstücke 2980, 2981, 2982, 2983 (Bereich Fuhlsbüttler Straße /Pestalozzistraße): drei- und fünfgeschossige Wohnbebauung mit Läden im Erdgeschoss,

Flurstück 5143: Fläche des ehemaligen Busbahnhof und des Bahnhofsvorplatzes, Zwischenutzung als Parkplatz, Brache,

Flurstücke 5731, 5730: öffentlicher Parkplatz mit 94 kostenfreien Stellplätzen,

Flurstück 3160: Wohnnutzung viergeschossig; Tiefgarage mit Luftschutzraum,

Flurstück 1568: Wohnnutzung vier- und fünfgeschossig, Bunker eingeschossig,

Flurstücke 3058, 3057, 3327, 3328: Wohnnutzung sechs- und fünfgeschossig, Läden im Erdgeschoss,

Flurstück 4915 und 5793: S- und U-Bahn-Bahnhof (Bahnhof Barmbek) für die S-Bahnstrecke Hamburg Hbf – Poppenbüttel (Strecken-Nr. 1241) und die Güterumgebungsbahn (Strecken-Nr.1234), sowie die U-Bahnstrecken der Linie U 3 (Stecke A und D),

Flurstück 4916: Ehemaliges Wohngebäude, Büronutzung.

Zivilschutzanlagen

Innerhalb des Plangebiets befindet sich ein eingeschossiger Bunker auf dem Flurstück 1568 Krüsistraße 1 sowie eine Mehrzweckanlage in der Tiefgarage auf Flurstück 3160, Drosselstraße 13/15. Die Bauwerke sind untereinander verbunden. Die Zivilschutzbindung der Bauwerke ist aufgehoben.

Leitungen

Im Plangebiet befinden sich Fernwärmeleitungen, zwei Netzstationen (Fuhlsbüttler Straße und Drosselstraße) der Vattenfall Stromnetz GmbH sowie eine Kundennetzstation (Pestalozzistraße) Auf Flurstück 5143 und 5731 befindet sich ein Mischwassersiel DN 300.

Im Bereich Pestalozzistraße / Krüsistraße befindet sich eine Niederdruckgasleitung (DN 100GG/63PE D).

Grundwassermessstelle

Im Plangebiet befinden sich mehrere Grundwassermessstellen.

3.4.2 Freiflächen und Grünbestand

Der Westen des Plangebietes ist geprägt durch Reste einer vier- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauung, der Osten durch eine drei- bis fünfgeschossige Blockrand- und Kaufhausbebauung. Die fast vollständig überbauten Grundstücke der Blockrandbebauung weisen einen sehr geringen Frei- und Grünflächenanteil auf. In den engen Innenhöfen sind einige Bäume und Sträucher vorhanden. Das Grundstück des ehemaligen Kaufhauses ist bis auf einen kleinen Innenhof vollständig versiegelt und überbaut.

Die Zeilenwohnbebauung ist mit größeren Freiflächen ausgestattet, die überwiegend als Rasenflächen angelegt sind. Der westliche Zeilenzwischenraum ist mit einer Tiefgarage unterbaut und vollständig mit Rasen begrünt. Die Rasenflächen der Zeilenbebauung sind mit einzelnen Bäumen, Strauchpflanzungen und einer straßenseitigen Heckeneinfassung ergänzt.

Dichter Baumbestand befindet sich auf der öffentlichen Parkplatzanlage, zwischen der Zeilenbebauung im Westen und dem ehemaligen Busbahnhof im Osten sowie auf der südlichen Bahndammböschung des Bahnhofs Barmbek. Der Baumbestand im Plangebiet wird ergänzt durch einige Straßenbäume an der Hufnerstraße, Fuhlsbüttler Straße und am Wiesendamm. Bei den Straßenbäumen handelt es sich um Linden, Ahorn und Säuleneichen. Auf der Bahnböschung sind ebenfalls heimische Baumarten wie Buchen, Hainbuche und Ahorn vertreten. Auf den privaten Grünflächen stehen neben heimischen Laubbaumarten einige Nadelbäume. Einige Straßenbäume sind im Zuge der Neuanlage des Busbahnhofs beidseitig des Bahnhofs Barmbek im Plangebiet entfallen. Einige junge Straßenbäume wurden in Verbindung mit der Verkehrsflächenneugestaltung der Fuhlsbüttler Straße neu gepflanzt.

Die Nordseite des in Hochlage auf dem Bahndamm gelegenen Bahnhofs Barmbek ist baulich vollständig eingefasst und befestigt. Lediglich die Südseite des Bahnhofs Barmbek weist neben der baumbestandenen Bahndammböschung begrünte Dachflächen im Bereich des erweiterten und durch Fahrradboxen ergänzten Fußgängertunnels der Bahnhofsanlage auf.

4. Umweltbericht

4.1 Vorbemerkungen

Der vorliegende Umweltbericht gibt im Wesentlichen die Ergebnisse der vorliegenden Gutachten und Untersuchungen zusammengefasst wieder. Zusätzlich werden die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen der Planung beschrieben.

4.1.1 Allgemeine Beschreibung des Planvorhabens

Das Planvorhaben hat das Ziel, den Teil-Zentrumsbereich nördlich des Barmbeker Bahnhofs in seiner zentralen Funktion und Attraktivität zu stärken. Mit der geplanten Verlagerung des Busbahnhofes kann in diesem Bereich sowie auf den westlich angrenzenden Parkplatzzflächen ein Neubau für Einzelhandel und Dienstleistungen entstehen. Der ehemalige Kaufhaus-Gebäudekomplex wird in diese Zielvorstellung integriert. Zwischen den beiden Bereichen ist eine Fußgängerpassage vorgesehen, die den Bahnhof mit der Fuhlsbüttler Straße verbindet.

Mit dem Bebauungsplan Barmbek-Nord 17 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Neuordnung geschaffen werden.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 6,1 ha. Davon entfallen ca. 20.800 m² auf öffentliche Verkehrsflächen und 22.890 m² auf Bahnanlagen.

4.1.2 Standort und Untersuchungsraum

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Barmbek-Nord 17 umfasst den Bereich zwischen Drosselstraße, Hufnerstraße, Wiesendamm und Fuhlsbüttler Straße der Gemarkung Barmbek im Bezirk Hamburg-Nord (Ortsteil 427).

Der Untersuchungsraum für die Umweltprüfung wurde nicht förmlich festgelegt. Durch die Planausweisungen als Wohn- und Kerngebiet wird dem vorhandenen Bestand Rechnung getragen und eine behutsame Entwicklung ermöglicht. Da umweltrelevante Auswirkungen über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinaus jedoch nicht ausgeschlossen werden können, wird die Bebauung an der gegenüberliegenden, nördlichen Straßenseite der Drosselstraße mit einbezogen.

Zur Beschreibung des Bestandes im Plangebiet siehe Ziffer 3.3 der Begründung bzw. unter den jeweiligen Schutzgütern im Umweltbericht.

4.1.3 Alternativen

Planungsalternativen

Durch die Verlagerung des Busbahnhofes werden städtische Flächen frei, die nun für eine neue Nutzung und städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen.

Für den geplanten Umbau des Busbahnhofes Barmbek und der angrenzenden Flächen wurde 2004 ein Wettbewerb durchgeführt. Damit wurden verschiedene alternative Entwürfe erarbeitet und bewertet. Der prämierte Siegerentwurf wurde in das Erneuerungskonzept für das Sanie-

rungsgebiet Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße übernommen. Dieses dient als Grundlage für den Umbau und die Neuorganisation des Busbahnhofes und der umliegenden Straßen und Plätze, für die Neugestaltung der Zugänge zum U- und S-Bahnhof sowie dessen Modernisierung, für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie für die städtebauliche Neuordnung nach Schließung des Kaufhauses und Aufgabe der vorhandenen oberirdischen Stellplatzflächen und weiterer funktional frei werdender Flächen.

Für die Neubebauung der aufgegebenen Stellplatzflächen und die Gestaltung der Bahnhofsvorflächen wurde 2012 ein einphasiger hochbaulicher Wettbewerb mit sieben Teilnehmern durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Varianten zur städtebaulichen Verteilung der benötigten Baumassen durch das Preisgericht abgewogen.

Für die Umplanungen/Neubauten im Plangebiet werden überwiegend Flächen in Anspruch genommen, die bereits bebaut bzw. versiegelt sind, einzig die Grünstreifen und der Baumbestand auf dem öffentlichen Parkplatz werden überplant und zusätzlich bebaut bzw. versiegelt. Es ist daher nicht von einem starken Eingriff in die Schutzgüter auszugehen.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Das Plangebiet hat eine große Bedeutung für den Stadtteil Barmbek, da es durch seine direkte Lage am wichtigen Verkehrsknotenpunkt U- und S-Bahnhof sowie Busbahnhof Barmbek als Eingangsbereich des Stadtteils dient. Die funktional frei gewordenen Flächen zwischen Drosselstraße und Krüsisstraße würden ohne eine Überplanung weiter verwahrlosen und könnten keiner neuen Nutzung zugeführt werden. Der Trading-Down-Effekt, der durch die Schließung des Kaufhauses eingesetzt hat, könnte für diese Bereiche trotz Neugestaltung des Bahnhofes ohne planerisch ermöglichte Investitionen kaum aufgehalten werden. Der Bebauungsplan schafft die planerischen Voraussetzungen, um diesen zentralen Bereich städtebaulich, funktional und architektonisch aufzuwerten.

4.1.4 Fachgutachten

Die dem Umweltbericht zugrunde gelegten Gutachten sind unter Ziffer 3.3 der Begründung aufgeführt.

4.1.5 Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben - Beschreibung von technischen Verfahren

Die Bestandsdaten zum Schutzgut Klima sind vorhandenen, auf einen größeren räumlichen Bereich bezogenen Messungen entnommen.

Die verwendeten technischen Verfahren können den Fachgutachten entnommen werden, sofern sie nicht im Umweltbericht erwähnt sind.

4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen untereinander

4.2.1 Schutzgut Luft

4.2.1.1 Bestandsbeschreibung

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. Es herrschen Westwinde vor. Bei dem Plan-

gebiet handelt es sich um einen innerstädtischen Bereich mit Lärm- und Abgasbelastungen durch den Straßenverkehr sowie Lärmbelastungen durch Schienenverkehr.

Zum Bebauungsplan BN 17 wurden daher lärmtechnische Untersuchungen (LTU) zum Straßen- und Schienenverkehr sowie eine Untersuchung auf Luftschadstoffe durchgeführt.

Luftschadstoffe und Feinstaub

Das Plangebiet des Bebauungsplans Barmbek Nord 17 befindet sich im Einwirkungsbereich unmittelbar an das Plangebiet angrenzender Hauptverkehrsstraßen.

Die Untersuchungen beschränken sich auf die im Hinblick auf verkehrsinduzierte Immissionen kritischen Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel (PM 10 und PM 2,5). Für die Berechnungen wurde das Rechenmodell MISKAM eingesetzt. MISKAM berücksichtigt den Einfluss der Gebäudekörper auf die Schadstoffausbreitung und ist daher für Schadstoffprognosen im städtischen Bereich besonders gut geeignet. Die Beurteilung erfolgt anhand der Immissionswerte der 39. BImSchV.

Die Berechnungen ergaben, dass die Immissionswerte für die Jahresmittelwerte von NO₂ und PM₁₀ an allen Gebäudefassaden eingehalten werden. Aus den prognostizierten Jahresmittelwerten konnte die Einhaltung der Kriterien der 39. BImSchV für die Kurzzeitbelastungswerte von NO₂ und PM 10 anhand statistischer Zusammenhänge abgeleitet werden. Darüber hinaus konnte aus dem prognostizierten PM 10-Jahresmittel geschlossen werden, dass der Immissionswert für das Jahresmittel von PM 2,5 ebenfalls eingehalten wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen im Plangebiet des B-Plans Barmbek-Nord 17 den Kriterien der 39. BImSchV genügen.

Straßenverkehrslärm:

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen wird der „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung“ (2010) zugrunde gelegt. Es sind folgende Immissionsrichtwerte (IRW) für die Beurteilung zu beachten: Allgemeines Wohngebiet 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, Kerngebiet 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Die lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass das Plangebiet entlang der angrenzenden Straßen Hufnerstraße, Drosselstraße und Fuhsbüttler Straße mit Straßenverkehrslärm vorbelastet ist.

Busbahnhof

Nach erfolgtem Umbau des Busbahnhofes Barmbek fährt die Mehrzahl der Buslinien durch die Krüsisstraße/Pestalozzistraße und hält auch in diesem Bereich (1000 Busse/24 h). Damit ergibt sich für diesen Straßenzug ein Schwerlastverkehr von 100%. Schallemissionen werden dabei neben den Fahr- und Haltegeräuschen auch durch Lautsprecherdurchsagen erzeugt.

Bahnlärm:

Im Süden des Plangebietes befindet sich der Bahnhof Barmbek, einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Schnellbahnhaltepunkte und Umsteigepunkte im Hamburger ÖPNV-Netz. Hier verkehren die U-Bahnlinie U3 sowie die S-Bahnlinien S1/S11. Zusätzlich verläuft durch das Plangebiet die Trasse der Güterumgehungsbahn.

Die lärmtechnische Untersuchung hat für die Zugfrequenzen von S-Bahn und Güterumgehungsbahn die Angaben der Deutschen Bahn AG (Prognose 2025) übernommen. Es ist davon auszu-

gehen, dass zukünftig noch eine deutliche Steigerung des Verkehrsangebots auch durch Busse und die U-Bahn erforderlich sein wird, um den bereits seit Jahren kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen von jährlich 2 – 3 % gerecht zu werden. Zusätzlich in die Berechnungen eingeflossen sind die durch Lautsprecherdurchsagen entstehenden Lärmemissionen sowie ein Aufschlag von 3 dB(A) im Bereich der Brücken.

Entlang der Bahntrasse soll als Maßnahme der Lärmsanierung eine Lärmschutzwand der Deutschen Bahn AG errichtet werden, für die eine rechtliche Zulassung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz inzwischen erteilt worden ist.

Parkplatzanlagen, Tiefgarage:

Im Bestand befinden sich im Plangebiet südlich und östlich der Wohnbebauung Parkplatzanlagen. Der Bebauungsplan-Entwurf weist eine Neubebauungsmöglichkeit für diese Flächen aus, dadurch entfallen die Parkplätze bzw. werden in eine geplante Tiefgarage verlagert. Dadurch und durch die Verlagerung des Busbahnhofes auf die beiden Bahnhofsseiten erfolgt eine lärmtechnische Verbesserung für die Wohngebäude Drosselstraße 31 und 35. Die für den Neubau geplante Tiefgaragenzufahrt von der Drosselstraße führt zu keiner Verschlechterung, da bisher die Hauptzufahrt zum oberirdischen Parkplatz und die Ausfahrt des ehemaligen Busbahnhofes zur Drosselstraße erfolgten.

Im Bereich des Wohngebietes befindet sich eine größere Tiefgarage, in der auch ein Luftschutzraum integriert ist. Die Zu- und Abfahrt erfolgt von der Drosselstraße aus. Da es sich bei der Tiefgarage sowie der angrenzenden Wohnbebauung um Bestand handelt, der bestandsgemäß bzw. nur mit geringen Nachverdichtungsmöglichkeiten ausgewiesen werden soll, ist kein weiterer Untersuchungsbedarf erforderlich.

Bewertung:

Das Lärmgutachten hat ergeben, dass an allen zu den genannten Schallquellen orientierten Gebäudeseiten hohe Lärmbelastungen bestehen. Die höchste Lärmbelastung wird für die Wohngebäude am westlichen Rand des Plangebietes (Hufnerstraße) erreicht: die Fassadenpegel betragen hier meist 71/64 dB(A) tags/nachts. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) wird daher sowohl am Tage als auch in der Nacht überschritten. Für die übrigen Gebäude im Plangebiet ergeben sich etwas geringere Lärmbelastungen: die Fassadenpegel am Tage betragen meist 67 und 69 dB(A) und bleiben unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Die Beurteilungspegel in der Nacht betragen überwiegend 60 bis 62 dB(A) und liegen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.

An den rückwärtigen Gebäudeseiten stellt sich die Lärmsituation deutlich günstiger dar. In den Bereichen mit weitgehend geschlossener Randbebauung können die Immissionsgrenzwerte nachts gemäß 16. BImSchV von 49 dB(A)/54 dB(A) für Wohn-/Mischgebiete in der Regel eingehalten werden.

4.2.1.2 Umweltauswirkungen der Planung

Luftschadstoffe und Feinstaub

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes führen zu keiner zusätzlichen Belastung mit Luftschadstoffen im Plangebiet und der direkten Umgebung. Die Verdichtung der Bebauungsstruktur hat für die Verteilung der Luftschadstoffe nur geringfügige Auswirkungen, sodass die Immissionswerte auf einem unkritischen Niveau verbleiben.

Lärm

Die in der lärmtechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ermittelten Immissionen im Plangebiet ergeben sich aus der im Bestand vorzufindenden Situation durch den Kfz-Verkehr auf den umliegenden Straßen sowie aus dem Bahnlärm. Durch die Planung entfallen die oberirdischen Parkplätze. Die für eine Neubebauung nachzuweisenden Stellplätze sollen ausschließlich in einer Tiefgarage auf dem eigenen Grundstück untergebracht werden. Durch die Planung selbst ergeben sich Auswirkungen durch die Nutzung von Tiefgaragen sowie deren Zufahrten, die aber nicht zu einer Verschlechterung führen, da bisher die Hauptzufahrt zum oberirdischen Parkplatz und die Ausfahrt des ehemaligen Busbahnhofes ebenfalls zur Drosselstraße erfolgten.

4.2.1.3 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen

Da das Plangebiet durch den Verkehrslärm der umliegenden Straßen sowie der Bahnlinien stark vorbelastet ist, sind zur Gewährleistung gesundheitsverträglicher Wohnverhältnisse Festsetzungen zum Verkehrslärmschutz erforderlich (§ 2 Nummer 2 und 3). Damit soll sichergestellt werden, dass besonders Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert werden und bei Pegeln von 70 dB(A) an Gebäudeseiten am Tag geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Für den Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass durch baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagespegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.

Die Voraussetzung, dass eine lärmabgewandte Gebäudeseite mit Beurteilungspegeln unterhalb von 49 dB(A) (Wohngebiete) bzw. 54 dB(A) (Mischgebiete) vorhanden ist, kann für die Planung durch das Festsetzen einer geschlossenen Bauweise erreicht werden. Im Bestand ist im Bereich der in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten drei Gebäudeblöcke zwischen Drosselstraße und Krüsisstraße keine geschlossene Randbebauung und damit keine lärmabgewandte Gebäudeseite mit Beurteilungspegeln unterhalb von 49 dB(A) vorhanden. Dies ist im Bestand zu tolerieren.

Im Kerngebiet westlich der Planstraße ist die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise nicht erforderlich. Es handelt sich um eine Baukörperausweisung, bei der davon ausgegangen werden kann, dass das Baufenster auch entsprechend seiner Ausweisung sowohl in Umfang als auch Höhe bebaut werden wird. Die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise für die Baukörperausweisung aus Lärmschutzgründen ist daher nicht erforderlich. Die Schließung des Blockrandes zwischen dem Kerngebiet und dem westlich angrenzenden Wohngebiet ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich, da die Bestandswohngebäude zu dieser Seite ihre Erschließungen und Fensterfronten haben.

Für die Bestandsgebäude wurde im Rahmen des B-Planverfahrens geprüft, ob der in den Bestandsgebäuden vorhandene bauliche Schallschutz den Mindestanforderungen der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ entsprechend des maßgeblichen Außenlärmpegels genügt. Dies ist im Rahmen einer Vor-Ort-Besichtigung erfolgt. Der maßgebliche Außenlärmpegel in der Krüsisstraße, der Hufnerstraße, der Drosselstraße und der Pestalozzistraße ist dem Lärmpegelbereich IV der DIN 4109 zuzuordnen, was ein bewertetes Schalldämmmaß $R'_{w,tes}$ von 40 dB erfordert. Es wurden Fenster mit $R'_{w,R} = 32 - 35$ dB vorgefunden, das Mauerwerk wird mit $R'_{w,R} = 52$

dB angenommen, dies erfordert bei einer Fensterflächenanteil von 30 % der Wandfläche ein Fenster mit mindestens $R'_{w,R} = 30$ dB.

Dies bedeutet, dass die Gebäude in der Krüsisstraße, der Hufnerstraße, der Drosselstraße und der Pestalozzistraße mit hinreichendem baulichem Schallschutz ausgestattet sind. Wenn im Rahmen der strategischen Lärmaktionsplanung ein Härtefallfond eingeführt werden sollte, der Zuschüsse für passive Schallschutzmaßnahmen in Gebieten mit schädlichen Umwelteinwirkungen vorsieht (Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung vom Juni 2010, 6.2), würde für Wohnräume mit geringerem vorhandenen baulichen Schallschutz ein Anspruch auf Förderung bestehen.

Um in den Kerngebieten gesunde Arbeitsbedingungen zu sichern, ist ebenfalls eine Lärmschutzfestsetzung zur Orientierung der Aufenthaltsräume zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten bzw. zum ausreichenden Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen erforderlich.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen für Grundstücksflächen, Tiefgaragen und Dächer können einen Teil des Verlustes an Grünanteilen im Plangebiet ausgleichen (§ 2 Nummer 10, 11, 14 und Anpflanzgebote im Planbild), da sie zur Lufthygiene, z.B. durch die Filtrierung und Bindung von Luftschadstoffen und Stäuben, beitragen.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 1 BauGB sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen als Teilaspekt gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird der „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ zugrunde gelegt. Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 h BauGB ist bei der Planung zu berücksichtigen, dass in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, die bestmögliche Luftqualität erhalten werden soll.

Der Bebauungsplan entspricht diesen Umweltschutzziele durch die Aufnahme passiver Lärmschutzmaßnahmen, Begrünungsmaßnahmen, die einen Beitrag zur Lufthygiene leisten können und die weitestgehende Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen.

4.2.2 Schutzgut Klima

4.2.2.1 Bestandsbeschreibung

Der Hamburger Raum wird dem warm-gemäßigten atlantischen Klimabereich zugeordnet, der durch ganzjährige milde Temperaturen aufgrund des Einflusses von Nordsee und Elbe geprägt ist. Das Klima ist in Hamburg ganzjährig humid und unterliegt nicht so starken Schwankungen wie das Klima weiter landeinwärts. Das langjährige Mittel der Tagestemperatur beträgt in Hamburg für die Jahre 2001 bis 2010 9,7 °C, die durchschnittliche Niederschlagsmenge liegt bei den beiden relevanten Stationen des Deutschen Wetterdienstes im gleichen Zeitraum bei 819 mm/m²/Jahr Durchschnittswert. Die höchsten Niederschlagsmengen fallen im Juni/Juli, der Februar ist der niederschlagärmste Monat. 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.

Das Plangebiet wird geprägt durch eine relativ offene Bebauung mit einem Bestand an Bäumen im Bereich der Parkplätze. Damit bestehen günstige Durchlüftungsbedingungen, die einer Erwärmung entgegenwirken.

4.2.2.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Der Bebauungsplan ermöglicht eine Verdichtung der bisher sehr lockeren Bebauung und eine höhere Geschossigkeit. Dadurch kommt es in Teilbereichen zu einer höheren Verschattung und zu Veränderungen der Luftzirkulation und der lokalklimatischen Verhältnisse. Da die vorhandene Vegetation kaum erhalten werden kann, entsteht ein Verlust an deren Funktionsleistungen, wie Temperaturverminderung und Anreicherung der Luft mit Feuchtigkeit.

4.2.2.3 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen

Die Funktionsverluste durch den verringerten Vegetationsanteil im Plangebiet können zu einem Teil durch die festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung von Grundstücksanteilen sowie auf Tiefgaragenflächen ausgeglichen werden (§ 2 Nummer 10, 11 und Pflanzgebote im Planbild). Die festgesetzte Begrünung von Dachflächen wirkt sich durch die Speicherfähigkeit von Wasser positiv auf die Stabilisierung des Lokalklimas aus (§ 2 Nummer 14). Durch die Festsetzung zur Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen werden Fahrverkehre und damit Schadstoffimmissionen reduziert (§ 2 Nummer 9).

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Natur und Landschaft sind gemäß § 1 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. § 1 Absatz 5 BauGB fordert, dass Bauleitpläne in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz dazu beitragen sollen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

Diesen Anforderungen entspricht der Bebauungsplan-Entwurf, soweit dies in dieser innerstädtischen, verdichteten Lage möglich ist, durch die getroffenen Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen.

4.2.3 Schutzgut Wasser

4.2.3.1 Bestandsbeschreibung

Grundwasser

Aus den vorliegenden Grundwassergleichenplänen (Hydrologisches Jahr 1995/96) geht hervor, dass im Bereich des Plangebietes der mittlere Grundwasserstand bei ca. + 4,00 m Normalnull (NN) ansteht. Das Grundwasser des 1. Grundwasserleiters fließt im Bereich des Plangebietes nach West/Südwest in Richtung Osterbekkanal. Die Spiegelhöhen liegen zwischen + 4,1 m NN im Nordosten und + 3,5 m NN im Südwesten. Die Flurabstände liegen damit etwa zwischen 5 und 7 Meter.

Die Versickerung von Regenwasser ist im östlichen Bereich mit den mächtigen Sandschichten und auch dort, wo die Grundmoräne (Geschiebelehm/-mergel) durch eine ausreichende Sandschicht überlagert wird, möglich.

Siele

In den umliegenden Straßen des Plangebiets befinden sich öffentliche Mischwassersiele.

In der Krüsisstraße im Bereich des ehemaligen Busbahnhofs befindet sich ein öffentliches Mischwassersiel (DN 300), das bei Herausnahme der Fläche aus dem öffentlichen Grund in einer Trassenbreite von 6 m mittels Dienstbarkeit oder Leitungsrecht zu sichern ist. Für diese Leitung ist eine Dienstbarkeit auf den Flurstücken 5143, 5730 und 5731 ausgewiesen. Dieses Siel kann nicht überbaut werden, eine Verlegung wäre jedoch möglich. Die beiden Stichsieleleitungen, die sich auf der Bestandsparkplatzfläche befinden, werden nicht mehr benötigt und wurden aufgehoben bzw. an den Grundstückseigentümer übergeben.

Die Mischwassersiele können problemlos das zukünftig anfallende Schmutzwasser aufnehmen, haben jedoch nur begrenzte Kapazitäten für die Aufnahme von Regenwasser. Insgesamt können aus sielhydraulischen Gründen ca. 180 l/s Niederschlagswasser aus dem Plangebiet (ohne Bahnhofflächen) von den vorhandenen Mischwassersielen aufgenommen werden. Die mögliche Aufteilung der Einleitmenge auf die einzelnen Sielstränge ist im weiteren Verfahren mit der HSE abzustimmen. Darüber hinausgehende Regenwassermengen sind zur Entlastung des Sielnetzes und zur Anreicherung des Grundwassers im Plangebiet zu belassen oder aber zeitverzögert dem öffentlichen Mischwassersielnetz zuzuführen. Die erforderlichen Rückhaltekapazitäten auf den Grundstücken und die zulässigen Einleitmengen in die Siele sind im Rahmen eines nachfolgenden Genehmigungsverfahrens (Einleitgenehmigung) mit Beteiligung der Hamburger Stadtentwässerung zu regeln.

Grundwasserverunreinigung

Die südöstlichen Bereiche des Plangebiets befinden sich im Randbereich eines großflächigen Grundwasserschadens durch Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe (LCKW) im 1. Grundwasserleiter, der von einer ehemaligen, nördlich des Plangebietes gelegenen Chemischen Großreinigung ausgeht. Die Verunreinigung verläuft entsprechend der Grundwasserfließrichtung in relativ großer Tiefe stromartig im Bereich zwischen Hellbrookstraße und Drosselstraße nach Süden, danach etwa bis zum Barmbeker Bahnhof in westliche Richtung und biegt dann nach Südsüdwest in Richtung Osterbekkanal ab.

Innerhalb und angrenzend an das B-Plan Gebiet befinden sich 9 Grundwassermessstellen (8130, 8454, 8455, 8542, 8543, 8544, 8575, 8578 u. 9794) und 2 Rammpegel (9863 u. 9864) der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). Diese Messstellen wurden zur Überwachung der Grundwasserfahne Barmbek (6840-G002) und der altlastverdächtigen Fläche 6840-149/00 errichtet und werden regelmäßig beprobt.

Eine Beschädigung und/oder Zerstörung der Messstellen ist unbedingt zu vermeiden. Sollten doch Schäden verursacht werden, sind diese umgehend der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) mitzuteilen. Jegliche bauliche Maßnahmen (z.B. Rückbau oder Verfüllung) an den Messstellen sind vorher mit der Umweltbehörde abzustimmen und dürfen nur durch einen entsprechenden Fachbetrieb durchgeführt werden.

Von dem unterhalb des Plangebiets nur sehr gering belasteten Grundwasser gehen keine Beeinträchtigungen aus. Eine Gefährdung durch die Grundwasserbelastungen besteht nicht, da mit dem Grundwasser keine Kontaktmöglichkeiten bestehen.

4.2.3.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Beeinflussungen des Wasserhaushaltes betreffen die Versickerung, die Verdunstung und den oberflächigen Abfluss von Regenwasser.

Der Bebauungsplan-Entwurf schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Verdichtung. Mit der Umsetzung wird sich der Anteil versiegelter Flächen im Plangebiet in geringem Maße erhöhen und die Grundwasserneubildungsrate entsprechend verringern. Das Oberflächenwasser soll gemäß der wasserwirtschaftlichen Zielsetzung der Stadt Hamburg möglichst im Einzugsgebiet belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abgeleitet werden. Aufgrund der geplanten Baumassen und der geringen verbleibenden Freiflächen wird eine vollständige Versickerung im Gebiet kaum möglich sein. Durch geeignete Maßnahmen sollte aber angestrebt werden, einen Teil des Niederschlagswassers durch Versickerung wieder dem Wasserhaushalt zuzuführen oder durch geeignete technische Anlagen zurückzuhalten und zu nutzen und damit zu einer Entlastung des Mischwassersieles beizutragen (siehe Kapitel 5.10). Überschusswasser kann gedrosselt und zeitlich verzögert nach Maßgabe der zuständigen Stelle in das Sietnetz eingeleitet werden, ein Nachweis über den Verbleib des Oberflächenwassers ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

Bei Eingriffen in den Boden, die über eine Geschosstiefe hinausgehen, ist die Grundwasserbelastung zu beachten. Bei Baumaßnahmen wie z.B. Kellergeschossen, Tiefgaragen, Aufzugschächten etc., die in den Grundwasserleiter einbinden und nicht ohne Maßnahmen zur Wasserhaltung (Grundwasserabsenkung) umgesetzt werden können, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich und in jedem Falle frühzeitig die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) einzuschalten, da möglicherweise belastetes Wasser anfallen kann, das nicht ohne Aufbereitung abgeleitet werden darf.

Die Planung hat keine erkennbaren Auswirkungen auf Oberflächengewässer außerhalb des Plangebietes oder die Qualität des Grundwassers.

4.2.3.3 Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen / Festsetzungen

Bei Baumaßnahmen, die in den Grundwasserleiter einbinden und Maßnahmen zur Wasserhaltung (Grundwasserabsenkung) erfordern, ist in jedem Falle frühzeitig die BSU einzuschalten, da möglicherweise belastetes Wasser anfallen kann, das nicht ohne Aufbereitung abgeleitet werden darf.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 a BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Auswirkungen auf die Schutzgüter wie z.B. das Wasser zu berücksichtigen. Nach § 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Gemäß § 1 Absatz 3 Nummer 3 BNatSchG ist für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie für einen ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und

der Landschaftspflege Sorge zu tragen; Binnengewässer sind ebenfalls nach § 1 Absatz 3 Nr. 3 BNatSchG vor Beeinträchtigungen zu bewahren.

Mit Umsetzung des Bebauungsplans erfolgt eine bauliche Verdichtung und damit eine leichte Zunahme der Versiegelung. Da eine flächenhafte Versickerung des Oberflächenwassers im Plangebiet aufgrund der Bebauung sowie der Tiefgaragen aus Platzgründen nicht möglich ist, wird auf andere technische Möglichkeiten der Rückhaltung zurückgegriffen werden müssen. Die Grundwasserneubildungsrate wird sich gegenüber der Bestandssituation in geringem Maße negativ verändern. Einen teilweisen Ausgleich kann die festgesetzte Dachbegrünung leisten, die eine Regenrückhaltefunktion erfüllt (§ 2 Nummer 14).

4.2.4 Schutzgut Boden

4.2.4.1 Bestandsbeschreibung

Topographie

Die Geländehöhe des Gebietes liegt bei ca. + 8,60 m NN im Nordwesten und ca. 13,20 m NN im Nordosten. Die Morphologie ist abfallend Richtung Süden auf ca. 7,70 m NN im Südwesten und ca. 11,40 m NN im Südosten.

Geologische Verhältnisse

Das Plangebiet ist nach den Unterlagen im Archiv des Geologischen Landesamtes durch mehrere Bohrungen auf dem Gelände und in angrenzender Umgebung recht gut aufgeschlossen, so dass sich folgendes Bild abzeichnet:

Im Nordwesten des Plangebietes (Hufnerstraße/Drosselstraße) sind unter einer künstlichen Auffüllung, deren Mächtigkeit zwischen 1,00 m und 2,90 m variiert, Sande und organische Weichschichten aus Torf und/oder Mudde in Wechsellagerung anzutreffen. Die Weichschichten reichen stellenweise bis ca. 10,00 m unter Geländeoberkante (GOK). Im Liegenden stehen Sande bzw. Geschiebelehm/-mergel an.

Unter den Bahngleisen und im Bereich der Krüsisstraße sind unter einer 0,3 bis 2,40 m starken Sandlage Sperrschichten aus Geschiebelehm/-mergel und Ton bis ca. 5,00 m unter GOK vorhanden. Im Südwestlichen Böschungsbereich treten die Sperrschichten in einer Tiefenlage von 7,70 bis 11,80 m unter Gelände auf. Bis zur Endteufe der Bohrungen bei ca. 13,00 m Tiefe stehen Sande an.

In der östlichen Hälfte der Drosselstraße sind unter einer künstlichen Auffüllung und/oder anstehenden Sanden ab ca. 3,5 m unter Gelände Geschiebemergel/Schluff bis ca. 13,00 m Tiefe zu finden.

Im östlichen Bereich des Plangebietes liegen im Wesentlichen Sande unterschiedlicher Korngrößenzusammensetzung und Lagerungsverhältnisse mit mehr als 6,50 m Mächtigkeit über Geschiebemergel und schluffigem Feinsand.

Boden und Versiegelung

Bei den Böden handelt es sich um aufgeschüttete oder von der Nutzung im Aufbau stark veränderte Stadtböden. Offene zur Wasserversickerung und Wasserrückhaltung geeignete Flächen sind im Plangebiet lediglich im Bereich der Vegetationsflächen auf privatem sowie auf öffentlichem Grund gegeben. Die Grünflächen auf öffentlichen Grund sind auf die schmalen Gehölz-

pflanzstreifen des Straßenbegleitgrüns beschränkt. Der Anteil unversiegelter Flächen ist auf den Grundstücken der Wohngebäudezeilen hoch. Die Versickerungsfunktion ist jedoch durch die Unterbauung eines Flächenanteils durch eine Tiefgarage eingeschränkt.

Schutzwürdige Böden sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Altlasten

Im Plangebiet befinden sich zwei im Fachinformationssystem Altlasten der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) verzeichnete (altlastverdächtige) Flächen.

Außerdem wird das Plangebiet nahezu vollständig von einer großflächigen Verunreinigung des Grundwassers mit leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW) unterströmt.

Handlungsbedarf aus Gründen der Gefahrenabwehr besteht hier derzeit nicht, bei Baumaßnahmen, die eine Grundwasserabsenkung erforderlich machen, sind Mehrkosten für eine Reinigung des geförderten Grundwassers nicht auszuschließen.

6840-018/00 (Flurstück 3375 tlw.)

Im Rahmen einer historischen Erkundung im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) im Jahr 2006 konnte die vermutete altlastverdächtige Nutzung der Fläche u.a. durch metallverarbeitende und pharmazeutische Betriebe zwischen ca. 1910 und 1943 bestätigt werden. Potentiell verunreinigte Böden wurden vermutlich im Zuge der Neubebauung mit einem Warenhaus weitgehend beseitigt. Das Vorhandensein von Restkontaminationen in Randbereichen ist jedoch nicht auszuschließen.

Bei der Herstellung besonders sensibel genutzter Bereiche (z.B: Kinderspielflächen, Wohngärten) ist die Einhaltung der einschlägigen Prüfwerte der Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) durch geeignete Maßnahmen (Beprobung, Bodenaustausch oder –auftrag) sicherzustellen.

Aufgrund der bekannten altlastverdächtigen Vornutzung sind Arbeiten, die in den Boden eingreifen mit besonderer Vorsicht auszuführen.

Einstufung: Altlastverdächtige Fläche

6840-149/00 (Flurstück 3059 tlw.)

Hier befand sich von Mitte 1967 – 1982/82 eine Chemische Reinigung.

Am Standort liegen geringe Boden-, Bodenluft- und Grundwasserverunreinigungen mit LCKW vor, wobei die Boden- und Bodenluftbelastung als nicht sanierungsrelevant eingestuft werden.

Die Fläche befindet sich im Bereich einer großflächigen Verunreinigung des Grundwassers mit leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW), bei Baumaßnahmen, die eine Grundwasserabsenkung erforderlich machen, sind Mehrkosten für eine Reinigung des geförderten Grundwassers nicht auszuschließen.

Spezifizierung: Chemische Reinigung

Für den Bereich der Bahnflächen liegen keine Angaben zu Bodenverunreinigungen/Altlasten vor.

Kampfmittelverdachtsflächen

Im südlichen Bereich des Plangebiets besteht auf einem schmalen, die Krüsisstraße begleitenden Streifen der Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg. Für das übrige Areal liegen keine Informationen über noch nicht beseitigte Bombenblindgänger, vergrabene Munition, Kampfstoffe, Waffen etc. vor. Vor Baubeginn ist dies mittels Gefahrenerkundung bzw. Luftbildauswertung und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu klären.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen den im Planentwurf vorgesehenen Ausweisungen nicht entgegenstehen.

Erschütterungen

Im Nahbereich der Bahnanlagen kann es zu Erschütterungen kommen. Ansprüche gegen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin wegen der vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen, wozu auch Erschütterungen zählen, können nicht geltend gemacht werden.

4.2.4.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Der Bebauungsplan ermöglicht eine bauliche Verdichtung im Plangebiet. Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen und der neuen Straßenverkehrsflächen ist der Boden heute schon überwiegend versiegelt, wird durch die Baumaßnahmen sowie die Unterbauung mit Tiefgaragen aber weitergehend verändert werden. Durch die geringe Zunahme an versiegelter Fläche gehen offene Bodenflächen mit ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt verloren. Der Verlust an offenen Bodenflächen ist durch die Umsetzung des Bebauungsplans jedoch quantitativ und qualitativ so gering, dass keine Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu verzeichnen sind.

4.2.4.3 Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen / Festsetzungen

Auf den nicht überbauten Flächen von Tiefgaragen ist eine Bodenandeckung festgesetzt (§ 2 Nummer 9), die eine im Rahmen der angestrebten verdichteten baulichen Nutzung mögliche Wiederherstellung von Bodenkörpern in den Bauflächen regelt. Dadurch wird Ersatz für die natürlichen Bodenfunktionen geschaffen und die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen gemindert. Darüber hinaus sind im Wohngebiet Geh- und Fahrwege sowie ebenerdige Stellplätze mit wasser- und luftdurchlässigem Unterbau herzustellen (§ 2 Nummer 15). Insgesamt ist das Ausmaß der möglichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen gering. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodens und der natürlichen Bodenfunktion ist nicht gegeben.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 a Absatz 2 Satz 1 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Nach § 1 Absatz 3 Nummer 2 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können; nicht mehr genutzte versiegelte Flächen sind zu renaturieren, oder, soweit eine Entsiegelung nicht möglich oder nicht zumutbar ist, der natürlichen Entwicklung zu überlassen. Gemäß § 1 BBodSchG sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden von ihrer bisherigen Nutzung als Busbahnhof und Parkplatz freigegebene Flächen für eine Neubebauung mit Gebäuden bzw. eine Unterbauung mit Tiefgaragen in Anspruch genommen und damit einer neuen Nutzung zugeführt. Es handelt sich um innerstädtische, gut erschlossene und angebundene Flächen, die zu einem Großteil bereits versiegelt waren. Aus Sicht des Stadtteils Barmbek sowie aus gesamtstädtischer Sicht sind sie für eine Aktivierung und Nachverdichtung bestens geeignet und sollten einer ihrer Lagegunst entsprechenden Nutzung zugeführt werden.

Durch die Umsetzung der festgesetzten Begrünungsmaßnahmen (Vegetationsflächen auf den Tiefgaragen, Dachbegrünung) kann der Verlust an offenen Boden- und Vegetationsflächen im Sinn einer Eingriffsminderung auf das notwendige Maß begrenzt werden.

4.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

4.2.5.1 Bestandsbeschreibung

Allgemeine Bestandsbeschreibung

Die großzügigen Freiflächen der Wohngebäudezeilen sind durch Rasenflächen und anteilige Strauch- und Jungbaumanpflanzungen geprägt. Die unbebauten Grundstücksecken der Blockrandbebauungen an der Hufnerstraße und der Ecke von Fuhsbüttler Straße und Pestalozzistraße weisen einige Laub- und Nadelbäume sowie Ziersträucher auf. Die privaten Ziergarten- und Rasenflächen bieten aufgrund ihrer Strukturarmut und ihrer teilweisen Insellage nur geringe Lebens- und Verbreitungsmöglichkeiten für allgemein verbreitete Tierarten wie Kleinsäuger, Insekten und Wirbellose auf.

Etwas struktureicher und ökologisch wertvoller ist der Baumbestand der städtischen Parkplatzanlage sowie der südlichen Bahnkörperböschung des Bahnhofs Barmbek einzustufen. Der Baumbestand setzt sich vorwiegend aus heimischen Baumarten zusammen und wird zum Teil durch eine Kraut- und Strauchschicht sowie dichtwachsende Hecken ergänzt. Auf der überwiegend versiegelten städtischen Parkplatzanlage hat sich auf den schmalen Grünstreifen zwischen den Verkehrsflächen ein dichter Gehölzbestand mit einem erheblichem Grünvolumen ausgebildet, das die östliche Teilfläche vollständig überschirmt. Der Baum-, Strauch- und Heckenbestand der Flächen bietet insbesondere potentiellen Lebens- bzw. Teillebensraum für Vögel des städtischen Siedlungsbereiches.

Vorkommen besonders geschützter Biotop

Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG bzw. § 14 HmbBNatSchAG sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Vorkommen besonders geschützter Arten (als Teil der artenschutzrechtlichen Prüfung)

Gemäß dem Artenschutzgutachten können von den in diesem Kapitel zu behandelnden Arten des Anhangs IV der FFH Richtlinie aufgrund der Lebensraumausstattung im Plangebiet nur Vögel und Fledermäuse vorkommen. Im Bundesnaturschutzgesetz ist klargestellt, dass für Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 BauGB und während der Planaufstellung nach § 33 BauGB die artenschutzrechtlichen Verbote nur bezogen auf die europäisch geschützten Arten, also die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten gelten. Potenziell vorkommende Fledermäuse

Alle potenziell vorkommenden Fledermausarten sind im Anhang IV (streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse) der FFH-Richtlinie aufgeführt und damit nach § 7 Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt. Einzige potenzielle Art im Plangebiet ist die im Siedlungsbereich verbreitete Zwergfledermaus, die hier geeignete Lebensräume in den Dachstühlen älterer Wohngebäude und den schadhafte Fassadenverkleidungen des z.Z. leer stehenden Großkaufhausgebäudes findet. Die vorhandenen Bäume haben keine besonderen Nischen und Höhlungen, die als Quartier in Frage kommen. Winterquartiere sind im Plangebiet nicht zu erwarten. Das Gebiet besitzt insgesamt ein mittleres Potential für Fledermausquartiere. Die Gehölze des Untersuchungsgebietes sind als Jagdhabitat von untergeordneter potentieller Bedeutung.

Insgesamt besteht im Plangebiet ein Potential für 12 Brutvogelarten. Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt so klein bzw. der für Vögel nutzbare Teil – Gehölze und Rasenflächen – ist so klein, dass alle Arten diesen Bereich nur als Teilrevier oder als Nahrungsgast nutzen können. Ihre Reviere erstrecken sich über das Untersuchungsgebiet hinaus auf benachbarte Gehölz- und Gartenbereiche. Die meisten hier vorkommenden Arten, die im Gehölzbestand Brutmöglichkeiten finden, sind allgemein verbreitet und hinsichtlich ihrer Habitatwahl wenig spezialisiert.

Das leer stehende Kaufhausgebäude weist insbesondere mit seinen schadhafte Fassadenverkleidungen Nischen für an Gebäude brütende Vogelarten auf wie Mauersegler, Haussperling, Hausrotschwanz und Straßentaube, die hier potentiell Verbreitung finden können.

Es kommen keine Arten vor, die nach Roter Liste Hamburgs oder Deutschlands gefährdet sind. Alle hier potenziell vorkommenden Arten, mit Ausnahme des Haussperlings, gehören zu den in letzter Zeit in Hamburg zunehmenden oder im Bestand stabilen Arten.

4.2.5.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Im Wohngebiet lässt die bestandsorientierte Ausweisung bzw. geringe Nachverdichtungsmöglichkeit der Wohnbebauung keine neuen Bauflächen zu bzw. ermöglicht nur geringe Veränderungen der Bauflächen, sodass nur geringe Eingriffe in die Frei- und Grünflächen und deren Bewuchs zu erwarten sind.

Im Bereich der städtischen Parkplatzanlage, einem Teil der Krüsistraße und des ehemaligen Busbahnhofs wird mit der planungsrechtlichen Festsetzung als Kerngebietsfläche eine weitgehende Überbauung der bisher lediglich für Fahr- und Gehwege befestigte Flächen zugelassen, sodass die vorhandenen Grünstreifen und der gesamte Gehölzbestand mit Bäumen, Sträuchern und Hecken auf der städtischen Parkplatzanlage entfallen wird.

Die vorgesehene städtebauliche Nutzung nimmt fast die gesamte Grundstücksfläche in Anspruch, sodass den Erhalt der Gehölze auszuschließen ist. Ausgenommen davon ist ein großer schön gewachsener Ahorn, der vor der rückwärtigen fensterlosen Giebelwand des unmittelbar an die Grundstücksgrenze angrenzenden Gebäudes, Drosselstraße 31 b, steht und diese vollständig einnimmt. Es ist vorgesehen, diesen ortsbildprägenden Solitärbaum aus stadtgestalterischen Gründen an diesem Standort zu erhalten. Die Bebauung und die Unterbauung der Fläche mit einer Tiefgarage sind zu Gunsten dieses dekorativen Einzelbaumes an dieser Stelle in ausreichendem Abstand zum Baum zu begrenzen.

Der geplante Abbruch des leer stehenden Kaufhauses hat insbesondere Auswirkungen auf das potentielle Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen.

Auswirkungen auf besonders geschützte Arten

Durch die Realisierung der Planinhalte wird der Verlust bzw. die Beeinträchtigung verschiedener Habitatstrukturen vorbereitet. Für den Artenschutz sind insbesondere die Gehölzrodungen für die im Gehölz brütenden Vogelarten und der Abbruch traditioneller Dachstühle und der Verlust der Fassadenverkleidung bei Abbruch des Kaufhauses als Habitat gebäudebewohnender Fledermaus- und Vogelarten bedeutsam.

Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG)

Artengruppe Vögel: Durch den Entfall von Bäumen und Sträuchern gehen Teile der Lebensräume der potenziell vorkommenden Brutvogelarten verloren. Insgesamt muss mit dem Verlust von 0,2 ha Revierfläche von Gehölzvögeln gerechnet werden. Mit dem Abriss der Fassadenverkleidung des Kaufhausgebäudes werden potenzielle Nistplätze von Haussperling, Mauersegler, Hausrotschwanz und Straßentaube beseitigt.

Vogelarten mit sehr großen Revieren verlieren nur einen kleinen Teil ihres Reviers und können in die Umgebung ausweichen. Die ökologischen Funktionen im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG bleiben damit im räumlichen Zusammenhang erhalten. Die betroffenen Gehölzvögel sind Baum- und Gebüschbrüter, die einen kleinen Teil ihres Reviers verlieren. Eine Eingrenzung eines Reviers, sodass seine Funktion als Fortpflanzungsstätte beschädigt wird, wird als unwahrscheinlich erachtet, und es wird keine Verminderung der Anzahl an Revieren erwartet. Auch ist für diese Arten ein Ausweichen auf benachbarte Biotope möglich. Temporäre Verluste von Lebensräumen werden nicht zu einem ungünstigen Erhaltungszustand und damit zu einer Gefährdung der Arten im Raum Hamburg führen. Die kurzfristige Bestandsminderung bis zur Neuentwicklung von Gehölzen können diese Arten mit ihren großen Populationen überstehen.

Die Gebäudebrüter verlieren mit dem Entfall der schadhafte Fassadenverkleidungen potenzielle Brutmöglichkeiten. Damit kann die Fortpflanzungsstätte (Brutplatz mit Nahrungsrevier) so beschädigt werden, dass die Funktion verloren geht (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Es wird vorsorglich angenommen, dass mit dem Verlust der Brutmöglichkeit das Brutrevier komplett entfällt. Mit der Bereitstellung neuer Brutnischen können die Funktionen erhalten bleiben. Die übrigen mit potenziellen Fortpflanzungsstätten vorkommenden Vogelarten können in der Umgebung ausweichen, sodass die Funktionen der Fortpflanzungsstätten dieser Arten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben.

Der Tatbestand des Tötens, Verletzens oder der Entnahme von Individuen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) sowie des Störens (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) wird durch die Wahl des Rodungszeitpunktes von Gehölzen sowie des Abbruchs der Fassadenverkleidung des Kaufhauses im Winterhalbjahr gemäß § 39 BNatSchG vermieden. Die hier vorkommenden Vögel gehören sämtlich zu den im Hinblick auf diskontinuierlichen Lärm störungsunempfindlichen Arten, sodass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen von Vögeln über den Baustellenlärm zu erwarten sind.

Artengruppe Fledermäuse: Die Gehölze, die mit dem Parkplatz verloren gehen, haben nur ein geringes Potential als Nahrungshabitat für Fledermäuse. Angesichts ihrer großen Nahrungsreviere, die mindestens 1 km Entfernung betragen, ist der Verlust sehr gering und die Fledermäuse können ausweichen. Mit dem Abbruch der Gebäudefassade des Kaufhauses gehen potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen verloren und der Verbotstatbestand nach §

44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt ein. Wenn der Abriss der potenziellen Quartiere in der Zeit von April bis Oktober stattfindet, kann es zu Tötungen von Fledermäusen kommen und das Tötungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist betroffen.

Fledermäuse werden nicht getötet, wenn der Abriss des Kaufhauses oder der traditionellen Dachstühle im Winterhalbjahr (November – März) geschieht. Andernfalls müsste mit einer gezielten Untersuchung überprüft werden, ob sich aktuell Fledermäuse dort aufhalten. Die Einschränkung entfällt, wenn vor dem Abriss der Gebäude der Nachweis erbracht wird, dass keine Fledermäuse vorhanden sind. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten entfällt, wenn der Verlust durch die Bereitstellung künstlicher Fledermausquartiere ausgeglichen wird. Störungstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG treten für die Fledermäuse durch die Bauvorhaben nicht ein.

4.2.5.3 Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen / Festsetzungen

Die städtebauliche Konzeption der Neubaufäche auf den Flächen des ehemaligen Busbahnhofs und des Parkplatzes im geplanten Kerngebiet wird über einen hochbaulichen Wettbewerb ermittelt. Der Erhalt von Gehölzen auf der vorhandenen Parkplatzanlage und zukünftigen Kerngebietsfläche ist nach dem vorliegenden städtebaulichen Konzept und des vorgesehenen Bauvolumens ausgeschlossen - ausgenommen des festgesetzten Erhalts des ortsbildprägenden Einzelbaumes. Die im Rahmen der baulichen Entwicklung nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Grünfestsetzungen im Bebauungsplan gemindert:

Die Festsetzungen zur Erdatdeckung und Begrünung von unbebauten Flächenanteilen von Tiefgaragen, die Anpflanzgebote für Einzelbäume, die Anpflanzgebote für Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträucher, die anteilige Bepflanzung von Grundstücksflächen mit Bäumen und Sträuchern, die Fassadenbegrünung sowie die Festsetzung zur extensiven Dachbegrünung tragen zur Reduzierung der Beeinträchtigungen bzw. zur Verbesserung der Lebensgrundlagen für die Tier- und Pflanzenwelt im Plangebiet bei (§ 2 Nummer 10, 11, 12, 13, 14, 18).

Der Verlust von Grünflächen ist insgesamt gering und kann mit den vorgesehenen Grünflächenfestsetzungen ausgeglichen werden. Wesentlich nachhaltiger ist der Verlust der Gehölze auf den Grünstreifen der öffentlichen Parkplatzanlage, die im Rahmen der neu ausgewiesenen Kerngebietsfläche nicht ersetzt werden können. Der entsprechende Ersatz wird in nachfolgenden Genehmigungsverfahren geregelt. Bei den zu fällenden Bäumen handelt es sich um Bäume, die auf öffentlichem Grund stehen und im Eigentum der Stadt sind. Von den betroffenen 36 Bäumen können 3 Bäume verpflanzt werden, die vorzugsweise im oder im Umfeld des Plangebietes auf öffentlichem Grund der Stadt gepflanzt werden sollen. Ein ausreichender Ersatz für die zu fällenden Bäume kann im Plangebiet nicht geschaffen werden. Dieser soll jedoch aus der Wertersatzung stadtteilbezogen an anderer Stelle auf öffentlichem Grund erfolgen.

Erfordernisse des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG)

Als Ersatz für den Verlust potentieller Fortpflanzungsstätten für Fledermäuse sowie für die an und in Gebäude brütenden Vogelarten ist eine funktionelle Kompensation in Form von künstlichen Ausweichquartieren zu schaffen. Zu diesem Zweck sind für die fortgesetzte Verbreitung der potentiell betroffenen Fledermausart insgesamt 10 Fledermausfassaden-Flachkästen oder 3

Fledermaus-Fassadengroßquartiere im Plangebiet anzubringen. Für die potentiell betroffenen Vogelarten sind insgesamt 3 Stück Sperlingsmehrfachquartiere, 4 Stück Nischenbrüterhöhlen und 5 Stück Mauerseglerhöhlen vorzusehen. Die entsprechenden Festsetzungen sind in § 2 Nr. 16 und Nr. 17 getroffen.

Mit der Bereitstellung von künstlichen Fledermausquartieren und künstliche Nisthilfen wird ein Ausgleich für entfallende potenzielle Fortpflanzungsstätten an und in Gebäuden für Fledermäuse und Vögel geschaffen. Desweiteren sind für die Gehölzrodungen und dem Abbruch von Gebäuden mit potenziellen Habitatstrukturen für Vögel und Fledermäuse die gesetzlichen Schutzzeiten nach § 39 BNatSchG zu beachten. Die durchgeführte artenschutzrechtliche Untersuchung hat im Ergebnis erbracht, dass der Artenschutz kein unüberwindbares Hindernis für die Realisierung des Baurechts ist. Bei der Umsetzung der Planinhalte (z.B. Gebäude- bzw. Dachstuhlabriss, Gehölzrodung oder sonstige Vorbereitung einer Baumaßnahme) ist darauf zu achten, dass nicht gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG verstoßen und dass Tiere der geschützten Arten nicht getötet oder gestört werden bzw. ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht beschädigt werden.

Der Ausgleich entfallender potenzieller Fortpflanzungsstätten an Gebäude brütender Vögel sowie potenzieller Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen an und in Gebäuden müssen im Plangebiet nicht als CEF-Maßnahmen vor den Eintritt des Eingriffs vorgezogen werden. Bei nicht gefährdeten Arten wie hier, kann ein zeitlich vorübergehender Verlust der Funktionen der betroffenen Lebensstätte hingenommen werden, wenn langfristig keine Verschlechterung der Gesamtsituation im räumlichen Zusammenhang damit verbunden ist. Es handelt sich dann um eine sogenannte FCS-Maßnahmen (Favourable conservation status). Mit der Durchführung von FCS-Maßnahmen, der Durchführung der Gehölzrodungen im Winterhalbjahr (Oktober bis Februar), des Fassadenabbruchs am Kaufhaus und dem Abbruch der traditionellen Dachstühle ebenfalls im Winterhalbjahr (November – März) ist keine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 a BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt zu berücksichtigen. Gemäß § 1 Absatz 3 Nr. 5 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere wild lebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch im Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt zu erhalten.

Diese Anforderungen werden durch den Bebauungsplan-Entwurf erfüllt, u.a. durch die Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und den getroffenen Grünfestsetzungen sowie der Einhaltung der Anforderungen des § 44 BNatSchG.

4.2.6 Schutzgut Landschaftsbild / Stadtbild

4.2.6.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet hat einen sehr städtischen Charakter und ist gekennzeichnet durch heterogene Nutzungen und Bauflächen: Bahndamm mit Bahnhofsanlage des öffentlichen Schienennahverkehrs und der Güterumgebungsbahn, Busbahnhof, Hauptverkehrs- und Stadtstraßen, Parkplatz-

anlage, gründerzeitliche Blockrandbebauung, Wohngebäudezeilen, einen Bunker und ein solitäres, ehemaliges Kaufhausgebäude. Die Zeilenbebauung des Wohnungsbaus vermittelt durch die großen Freiflächen zwischen den Gebäudezeilen einen aufgelockerten Siedlungseindruck. Diese Bereiche sollen in ihrem Bestand und Grundcharakter erhalten bleiben. Die zwischen den bebauten Blockrändern des Plangebietes gelegenen Flächen der Parkplatzanlage und des Busbahnhofs werden geprägt durch Freiflächen und einer dichten Baumkulisse. Einen baulichen Schwerpunkt bildet das ehemalige Kaufhaus im Osten des Plangebietes.

4.2.6.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Durch die Umsetzung der Planung wird das Stadtbild insbesondere im mittleren Bereich des Plangebietes durch die neue Baukörperentwicklung vollständig verändert. Der vorhandene, im Osten gelegene bauliche Schwerpunkt des Plangebietes wird zur Mitte des Plangebietes in Höhe und Dichte vergrößert und verlagert. Die bauliche Dichte nimmt erheblich zu. Der Geschäfts- und Bürohauscharakter mit Fußgängerpassage wird den bisherigen offenen Verkehrsflächencharakter ersetzen. Die Baumkulisse der bisherigen Verkehrs- und Freiflächen entfällt.

4.2.6.3 Vermeidungs-, Minderungs- u. Ausgleichsmaßnahmen / Festsetzungen

Der Erhalt eines großen Baumes an der rückwärtigen Giebelfront der nördlichen Wohngebäudezeile wird zur Abschirmung und visuellen Höhenabstufung des geplanten Geschäfts- und Bürogebäudeneubaus aus der Perspektive der Wohnbebauung beitragen. Zur weiteren Höhenvermittlung und Baumassenreduzierung dienen Baumanpflanzungen in der Übergangszone zwischen der Wohnnutzung und dem Büro- und Geschäftsgebäudekomplex sowie die Begrünung einsehbarer Dachflächen.

Die Ermittlung der städtebaulichen und architektonischen Baufiguration über einen hochbaulichen Wettbewerb trägt wesentlich dazu bei, eine standortangepasste und architektonisch anspruchsvolle städtebauliche Baukörpergestalt zu erzielen. Es entsteht ein baulicher Verdichtungsschwerpunkt mit Fußgängerzone und attraktivem Bahnhofsvorplatz, der das Bahnhofsumfeld neu ordnet und in seiner Erscheinung in Verbindung mit der Neugestaltung des Busbahnhofs und der Bahnhofsanlage erheblich aufwertet und belebt. Das Gebiet gewinnt als Teil des Bezirksteilzentrums großstädtische Qualität.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 4 BauGB sind vorhandene Ortsteile zu erhalten, zu erneuern, fortzuentwickeln und anzupassen.

Diese Anforderungen erfüllt der Bebauungsplan im Sinne einer Fortentwicklung und Nutzungsanpassung des stadträumlich bedeutsamen Plangebietes in hohem Maße.

4.2.7. Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

4.2.7.1 Bestandsbeschreibung

Im Plangebiet befindet sich am Wiesendamm 2/4/6 mit dem Barmbeker Bahnhof und seinen Anlagen ein Kulturdenkmal, welches in der Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches

Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013, (HmbGVBl S. 142) als Denkmalensemble enthalten ist.

Das Ensemble besteht aus:

- dem Bahnhof Barmbek mit den drei Bahnsteigüberdachungen;
- der Bahnbrücke der Linien U3 hier Bauwerke A (087.I), A (087.II), D (001.I), D (001.II) und S1/S11 über die Hufnerstraße mit der anschließenden Stützmauer der Bahnanlage südlich Krüsistraße und Pestalozzistraße bis zum Bahnhof Barmbek (Fuhlsbüttler Straße 91)
- der Bahnbrücke der Linie S1/S11 östlich am Bahnhof über die Fuhlsbüttler Straße.

Am Wiesendamm (Flurstück 4916) befindet sich außerdem ein im Zusammenhang mit dem Bau des Bahnhofs 1916 entstandenes Wohngebäude für Bahnbedienstete, das trotz der vorgenommenen Veränderungen als erhaltenswert eingestuft wird.

4.2.7.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Im Bebauungsplan werden die oben genannten denkmalwerten Gebäude und Anlagen als „Nachrichtliche Übernahme“ erwähnt. Das Wohnhaus am Wiesendamm wird durch die Festsetzung eines Erhaltungsbereiches nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs gesichert (§ 2 Nummer 1).

Durch die Planung ergeben sich somit keine negativen Auswirkungen auf die erkannten Denkmale oder sonstige Kultur- oder Sachgüter.

4.2.7.3 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen

Das Denkmal-Ensemble wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen, das erhaltenswerte Gebäude mit Festsetzung eines Erhaltungsbereiches und der Ausweisung bestandsgemäßer Baugrenzen geschützt.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Gemäß § 8 Denkmalschutzgesetz vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142) darf die unmittelbare Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild oder Bestand von prägender Bedeutung ist, ohne Genehmigung der zuständigen Behörde durch Errichtung, Änderung oder Beseitigung baulicher Anlagen, durch die Gestaltung der unbebauten öffentlichen oder privaten Flächen oder in anderer Weise nicht dergestalt verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden. Gemäß § 9 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz der Hansestadt Hamburg vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142) dürfen Denkmäler ohne Genehmigung der zuständigen Behörde nicht ganz oder teilweise beseitigt, wiederhergestellt, erheblich ausgebessert, von ihrem Standort entfernt oder sonst verändert werden.

4.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

4.2.8.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist im Bestand in drei unterschiedliche Bereiche gegliedert: Im Westen dominiert die Wohnnutzung, die jedoch durch die Lärmimmissionen des angrenzenden Straßen- und Schienenverkehrs vorbelastet ist. Im Osten war bis zur Aufgabe des Kaufhauses ein Versor-

gungsschwerpunkt. Der zentrale Bereich des Plangebietes wurde durch verkehrliche Nutzungen - Busbahnhof und P+R-Parkplatz - geprägt. Seit der Verlagerung des Busbahnhofes und des Leerstandes des Kaufhausstandortes zeigt sich der zentrale und östliche Bereich derzeit als städtebaulich ungeordnetes und untergenutztes Areal.

Im Plangebiet und in seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine größeren Grün- und Erholungsbereiche. Der Stadtpark als nächstgelegener größerer Park befindet sich in ca. 1,5 km Entfernung.

Die Darstellung der Bestandssituation, der Umweltauswirkungen der Planung und der Kompensationsmaßnahmen zum Schutzgut Luft und Lärm erfolgte bereits in Kapitel 4.2.1.

4.2.8.2 Umweltauswirkungen der Planung mit Eingriffsbewertung

Nach Abschluss des hochbaulichen Wettbewerbs für den Büroneubau im zentralen Bereich des Plangebietes wurde auf der Basis des damit vorliegenden Volumens des Baukörpers eine Verschattungsstudie erstellt, um die von der Neubebauung ausgehende Verschattungswirkung auf die vorhandene Wohnbebauung zu untersuchen. Im Ergebnis findet eine Verschattung der angrenzenden Wohngebäude Drosselstraße 31 und 35 und Krüsisstraße 2 an den östlichen Gebäudeseiten statt. Im Sommer (21. Juli) wird das Wohngebäude Krüsisstraße 2 in den Morgenstunden, das Wohngebäude Drosselstraße 31 zum Teil in den Mittagsstunden verschattet. Im Frühjahr und Herbst (21. März bzw. September) werden alle drei Gebäude in den Morgenstunden sowie in den Mittagsstunden zum Teil bzw. im Fall Drosselstraße 31 ganz verschattet. Die Verschattung der Drosselstraße 31 erstreckt sich für einen Gebäudeteil bis in den Nachmittag hinein. Im Winter betrifft die Verschattung aufgrund des niedrigeren Sonnenstandes alle drei Wohngebäude in den Morgen- und z.T. in den Mittagsstunden. Die Drosselstraße 31 wird bis auf den nördlichen Gebäudeteil bis in den Nachmittag verschattet.

Demnach sind durch die Umsetzung des Bebauungsplanes hinsichtlich der Besonnung und der Lichtverhältnisse nachteilige umweltrelevante Auswirkungen für die Bewohner zu erwarten. Das Wohngebäude Krüsisstraße 2 wird am wenigsten beeinträchtigt, da nur die Ostfassade betroffen ist, die Balkone und damit die Hauptwohnrichtung jedoch nach Westen und Süden orientiert sind. Am stärksten beeinträchtigt wird das Wohngebäude Drosselstraße 31 a und b, das den geringsten Abstand zum neuen Bürogebäude und seine Balkone nach Westen orientiert hat. Allerdings ist die Belichtungssituation im Bestand durch den dichten, hohen Baumbestand vor dem Gebäude bereits schon derzeit stark eingeschränkt.

4.2.8.3 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 1 BauGB sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Gemäß § 1 Abs. 6 BNatSchG sind Freiräume im besiedelten und siedlungsnahen Bereich einschließlich ihrer Bestandteile, wie Parkanlagen, großflächige Grünanlagen und Grünzüge, wie Wälder und Waldränder, Bäume und Gehölzstrukturen, Fluss- und Bachläufe mit ihren Uferzonen und Auenbereichen, stehende Gewässer, Naturerfahrungsräume sowie gartenbaulich und landwirtschaftlich genutzte Flächen, zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, neu zu schaffen.

Aufgrund der beengten räumlichen Situation und der zentralen Lage am U- und S-Bahnhof ist die Schaffung neuer Grün- und Erholungsflächen im Plangebiet nicht möglich. Der Bebauungsplan

entspricht bei Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich der Lärmimmissionen der Zielsetzung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die Belichtungs- und Besonnungssituation für die bestehende Wohnbebauung verschlechtert sich bei Umsetzung des neuen Bürogebäudes im zentralen Bereich des Plangebietes zum Teil jedoch merklich. Diese Situation könnte nur durch eine Veränderung der Abstände der Neubauten zur Wohnbebauung, durch eine Reduzierung der Gebäudehöhen oder eine andere städtebauliche Verteilung der Baumassen verbessert werden.

Es bestehen nach wie vor gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Mit ausreichenden Belichtungsverhältnissen im Quartier kann durch die Einhaltung von Abstandsflächen zu Wohngebäuden und eine entsprechende Gestaltung der neuen Gebäude mit vorgesehendem großem Fensterflächenanteil gerechnet werden. Die hierdurch gewährleistete direkte Sonneneinstrahlung bzw. diffuse Mischstrahlung hat zur Folge, dass die sich insgesamt verschlechternden Belichtungssituationen durch Nachverdichtung nach wie vor gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten und somit hinzunehmen sind.

4.3 Monitoring

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

Innerhalb des Plangebietes befindet sich die Grundwassermessstelle 9794 der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU/U22), mit der aufgrund der bestehenden Grundwasserverunreinigung regelhaft eine Überwachung der Grundwasserqualität erfolgt.

Weitere besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.4 Zusammenfassung Umweltbericht

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch heterogene Nutzungen und Bauflächen: Bahndamm mit Bahnhofsanlage, Busbahnhof, Hauptverkehrs- und Stadtstraßen, Park + Ride Anlage, gründerzeitliche Blockrandbebauung, Wohngebäudezeilen, einen Bunker und ein solitäres, ehemaliges Kaufhausgebäude. Die Fläche der städtischen Parkplatzanlage wird geprägt durch abschirmenden dichten Strauch- und Baumbestand.

Durch die Umsetzung der Planung wird das Stadtbild insbesondere im mittleren Bereich des Plangebietes durch die neue Baukörperentwicklung vollständig verändert, hier entsteht der neue bauliche Schwerpunkt des Plangebietes. Zur Einbindung und Abschirmung dienen Baumanpflanzungen in der Übergangszone zwischen der Wohnnutzung und dem Büro- und Geschäftsgebäudekomplex, der Erhalt eines großen Baumes sowie die Begrünung einsehbarer Dachflächen. Die Ermittlung der städtebaulichen und architektonischen Baufiguration über einen hochbaulichen Wettbewerb trägt wesentlich dazu bei, eine standortangepasste und anspruchsvolle Architektur zu erzielen. Das Bahnhofsumfeld wird neu geordnet und in seiner Erscheinung in Verbindung mit der Neugestaltung des Busbahnhofs und der Bahnhofsanlage erheblich aufgewertet und belebt. Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen innerstädtischen Bereich mit Lärm- und Abgasbelastungen durch den Straßenverkehr sowie Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr.

Durch die Planung selbst ergeben sich durch die Nutzung von Tiefgaragen kaum Auswirkungen für die angrenzende Wohnbebauung.

Durch die Lärmvorbelastung ist für die Wohngebiete die Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Grundrissgestaltung und für die Außenbereiche der Wohnungen sowie für Aufenthaltsräume in den Kerngebieten erforderlich. Die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen für Grundstücksflächen, Tiefgaragen und Dächer können einen Teil des Verlustes an Grünanteilen im Plangebiet ausgleichen, da sie zur Lufthygiene, z.B. durch die Filtrierung und Bindung von Luftschadstoffen und Stäuben, beitragen. Durch die Festsetzung zur Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen werden Fahrverkehre und damit Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert.

Der Bebauungsplan ermöglicht eine Verdichtung der bisher sehr lockeren Bebauung und eine höhere Geschossigkeit. Dadurch kommt es in Teilbereichen zu einer höheren Verschattung und zu Veränderungen der Luftzirkulation und der lokalklimatischen Verhältnisse. Die Funktionsverluste durch den verringerten Vegetationsanteil im Plangebiet können zu einem Teil durch die festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung von Grundstücksanteilen sowie auf Tiefgaragenflächen ausgeglichen werden. Die festgesetzte Begrünung von Dachflächen wirkt sich durch die Speicherfähigkeit von Wasser positiv auf die Stabilisierung des Lokalklimas aus.

Die südöstlichen Bereiche des Plangebiets befinden sich im Randbereich eines großflächigen Grundwasserschadens durch Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe (LCKW) im 1. Grundwasserleiter. Die Verunreinigung verläuft in relativ großer Tiefe stromartig von der Hellbrookstraße in südlicher und westlicher Richtung bis zum Osterbekkanal; von dem unterhalb des Plangebiets nur sehr gering belasteten Grundwasser gehen keine Beeinträchtigungen aus. Innerhalb des Plangebietes befindet sich die Grundwassermessstelle 9794 der BSU (U22), mit der aufgrund der bestehenden Grundwasserverunreinigung regelhaft eine Überwachung der Grundwasserqualität erfolgt. Weitere besondere Überwachungsmaßnahmen im Rahmen des Monitoring sind derzeit nicht vorgesehen.

Der Bebauungsplan-Entwurf schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Verdichtung und damit eine geringe Zunahme der Versiegelung und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Aufgrund der geplanten Baumassen und Tiefgaragen und der geringen verbleibenden Freiflächen wird eine vollständige Versickerung im Gebiet kaum möglich sein. Da das Oberflächenwasser gemäß der wasserwirtschaftlichen Zielsetzung der Stadt Hamburg möglichst im Einzugsgebiet belassen werden soll, sollte durch geeignete Maßnahmen angestrebt werden, einen Teil des Niederschlagswassers durch Versickerung wieder dem Wasserhaushalt zuzuführen oder durch geeignete technische Anlagen zurückzuhalten und zu nutzen und damit zu einer Entlastung des Mischwassersieles beizutragen. Die festgesetzte Dachbegrünung kann mit ihrer Regenrückhaltefunktion einen Beitrag leisten.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplanes werden von ihrer bisherigen Nutzung als Busbahnhof und Parkplatz freigegebene, bisher aber schon überwiegend versiegelte Flächen für eine Neubebauung mit Gebäuden bzw. eine Unterbauung mit Tiefgaragen in Anspruch genommen. Durch die geringe Zunahme an versiegelter Fläche gehen offene Bodenflächen mit ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt verloren. Durch die Umsetzung der festgesetzten Begrünungsmaßnahmen (Vegetationsflächen auf den Tiefgaragen, Dachbegrünung) kann der Verlust an offenen Boden- und Vegetationsflächen im Sinn einer Eingriffsminderung auf das notwendige Maß begrenzt werden.

Die wesentlichen zusammenhängenden Vegetationsflächenanteile befinden sich im Bereich der lockeren Bebauung der Wohngebäudezeilen und der baumbestandenen Bahndammböschung. Die geringe Verdichtungsmöglichkeit des Wohngebietes lässt nur geringe Flächenüberbauungen zu, sodass die Grünflächenverluste durch die festgesetzten höherwertigen Begrünungsmaßnahmen mit Gehölzanpflanzungen aus Bäumen und Sträuchern heimischer Art neuen Lebensraum für Pflanzen und Tiere schaffen und zusammen mit der extensiven Dachbegrünung den Grünflächenverlust quantitativ und qualitativ ausgleichen.

Eine Potenzialanalyse zum Vorkommen besonders geschützter Arten ergibt das potenzielle Vorkommen von 12 Brutvogelarten. Fledermäuse haben potenzielle Quartiere im leer stehenden Kaufhausgebäude und in den Dachstühlen älterer Wohngebäude. In den Gehölzen bestehen keine potenziellen Fledermausquartiere, da keine geeigneten Höhlen vorhanden sind. Von den im Untersuchungsgebiet vorkommenden Brutvogelarten können die Gebäudebrüter sowie Fledermäuse durch Gebäudeabbruch vom Verlust einer Fortpflanzungsstätte im Sinne von § 44 BNatSchG durch die neuen Planausweisungen betroffen sein. Durch Ausgleichsmaßnahmen, nämlich die Bereitstellung künstlicher Fledermausquartiere und künstlicher Nisthilfen für Vögel können die ökologischen Funktionen erhalten bleiben. Die Verbotstatbestände des Tötens, Verletzens oder der Entnahme von Individuen sowie des Störens nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden durch die Wahl des Rodungszeitpunktes der Gehölze sowie des Gebäudeabbruchs im Winterhalbjahr gemäß § 39 BNatSchG vermieden. Einer Verwirklichung des Bebauungsplans stehen artenschutzrechtlich keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Im Plangebiet befindet sich am Wiesendamm 2/4/6 mit dem Barmbeker Bahnhof und seinen Anlagen ein erkanntes Kulturdenkmal, das im Verzeichnis der erkannten Denkmäler gemäß § 7a Hamburgisches Denkmalschutzgesetz als Denkmalensemble enthalten ist. Am Wiesendamm (Flurstück 4916) befindet sich außerdem ein im Zusammenhang mit dem Bau des Bahnhofs 1916 entstandenes Wohngebäude für Bahnbedienstete, das trotz der vorgenommenen Veränderungen als erhaltenswert eingestuft wird. Die erkannten Denkmäler werden im Bebauungsplan gekennzeichnet, das erhaltenswerte Gebäude mit Festsetzung eines Erhaltungsbereiches und der Ausweisung bestandsgemäßer Baugrenzen geschützt.

Im Plangebiet und in seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine größeren Grün- und Erholungsbereiche. Der Stadtpark als nächstgelegener größerer Park befindet sich in ca. 1,5 km Entfernung. Die von der Neubebauung ausgehende Verschattung der vorhandenen Wohnbebauung ist zum Teil erheblich, jedoch im Rahmen einer Nachverdichtung in so zentraler Lage in der verdichteten Stadt zu tolerieren. Der Bebauungsplan entspricht daher der Zielsetzung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

5. Planinhalt und Abwägung

Durch das Freiwerden der Flächen des ehemaligen Busbahnhofs und die Aufgabe des öffentlichen Parkplatzes an der Drosselstraße besteht die Möglichkeit, die ehemals städtischen Flächen um den Bahnhof Barmbek städtebaulich neu zu gestalten. Das Plangebiet liegt mit Ausnahme der Bahnflächen im Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße. Das Erneuerungskonzept sieht für die frei werdenden Flächen des ehemaligen Busbahnhofs und P&R Parkplatzes Einzelhandel in den Erdgeschossen, Dienstleistungen in den Obergeschossen vor. Aufgrund der Lärmvorbelastung (Schiene und Straße) scheidet eine Wohnnutzung als Neuausweisung für diese Flächen aus und es wird ein gegliedertes Kerngebiet festgesetzt

Um ein städtebauliches Konzept mit hohem architektonischem Niveau zu erreichen, das sich positiv auf die städtebauliche Entwicklung, auch des umliegenden Gebietes auswirken wird, wurde die städtebauliche Gestalt, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt, in einem Wettbewerbsverfahren mit 7 teilnehmenden Büros ermittelt.

Das Stadtbild im Bereich des Barmbeker Bahnhofs wird zwar erheblich verändert, aber nicht beeinträchtigt. Durch die Orientierung der Straßenrandbebauung (des Sockels) am Maßstab der bestehenden Bebauung werden die städtebauliche Gestalt und das Ortsbild baukulturell erhalten und modern interpretiert. Die Höhenentwicklung des 15-geschossigen Turmes markiert den städtebaulichen Auftakt dieses zentralen Bereichs Barmbeks und ist geeignet, als Landmarke vom hoch frequentierten Barmbeker Bahnhof in die Fuhlsbüttler Straße zu vermitteln. Die Positionierung des Hochhauses im Süden und die als Entrée konzipierte platzartige Aufweitung der Fußgängerpassage an dieser Stelle schaffen eine neue räumliche Situation, die diesem hoch zentralen Ort gerecht wird und gleichzeitig eine hohe bauliche Masse in einem gut proportionierten Baukörper aus fünfgeschossigem Sockel und 15-geschossigen Turm stadtverträglich unterbringt.

Das Gebäude des ehemaligen Kaufhauses auf der östlichen Kerngebietsfläche soll abgerissen und in ähnlicher Weise wieder neu errichtet werden. Da hier hauptsächlich Einzelhandelnutzungen vorgesehen sind, wird die Baumassenverteilung entsprechend dem bisherigen Bestand festgesetzt.

Während im westlichen Kerngebiet vorwiegend Büronutzungen mit Einzelhandel in den Erdgeschossbereichen vorgesehen sind, werden im östlichen Kerngebiet vorwiegend Einzelhandelsflächen geschaffen.

Aufgrund der unterschiedlich gewichteten geplanten Nutzungen und der daraus resultierenden unterschiedlichen Baumassenverteilung ergeben sich für die Kerngebiete westlich und östlich der Planstraße unterschiedliche Grundflächenzahlen bei fast gleicher Geschossfläche. Im westlich gelegen Kerngebiet, umgeben von maximal ein- bzw. fünfgeschossiger Bebauung ist zwar z. T. eine fünfzehngeschossige Bebauung möglich, diese erlaubt aber nur eine GRZ von 0,75, während östlich der Planstraße eine durchgängige maximal fünfgeschossige Bebauung bei einer GRZ von 0,95 bzw. 1,0 zulässig ist.

Die Verträglichkeit von zusätzlichen Einzelhandelnutzungen im Kerngebietsbereich wurde im Vorwege durch ein Einzelhandelsgutachten, welches auch die Geschäftsstraße Fuhlsbüttler Straße (nördlich außerhalb des Plangebietes) mit einbezieht, untersucht und befürwortet. Um dieses Ziel zu sichern, wird über die Nutzung der Einzelhandelsflächen im westlichen und östlichen Kerngebiet ein städtebaulicher Vertrag geschlossen.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum im Bezirk Hamburg-Nord wurde das westlich im Plangebiet gelegene bestehende Wohngebiet mit einer Ausweisung als allgemeines Wohngebiet gesichert. Nachverdichtungen sind bei der bestehenden Gebäudestellung nur bedingt möglich.

Die gemischt genutzte Wohnfläche Ecke Pestalozzistraße/Fuhlsbüttler Straße weist aufgrund ihrer Ecklage nur geringe Wohnqualitäten auf und wird daher in die östliche Kerngebietsfläche integriert. Die vorhandene Wohnnutzung genießt jedoch Bestandsschutz.

Angrenzend an das Baudenkmal des Barmbeker Bahnhofs wird das ehemalige Beamtenwohnhaus am Wiesendamm bestandsorientiert 2 geschossig festgesetzt und mit einem Erhaltungsgebot belegt. Da die Wohnnutzung an dieser Stelle aufgegeben wurde, wird der letzten Bestandsnutzung entsprechend Kerngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,4 ausgewiesen.

5.1 Allgemeines Wohngebiet

Art der baulichen Nutzung

Im Bereich Krüsisstraße, Hufnerstraße und Drosselstraße wird bestandsgemäß allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche und Bauweise

Es wird eine geschlossene Bauweise ausgewiesen. Dies entspricht der vorhandenen straßenparallelen Bebauung an der Krüsisstraße und Hufnerstraße und soll zukünftig auch an der Drosselstraße zur Fassung des Stadtraums beitragen. Demgegenüber hat die geschlossene Bebauung eine Lärm abschirmende Wirkung für die dahinter liegenden Flächen (siehe auch Umweltbericht, Schutzgut Luft).

Entlang der Hufnerstraße sowie in den Eckbereichen Drossel- und Krüsisstraße wird eine Baukörperfestsetzung mit einer Tiefe von 13 m überwiegend bestandsgemäß festgesetzt. Dies entspricht dem gängigen Maß einer Bautiefe für den Wohnungsbau. Entsprechend ergibt sich demnach eine GRZ von 0,7 und 0,9.

Dadurch wird die zulässige Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der BauNVO überschritten. Für Gebiete, die am 1. August 1962 überwiegend bebaut waren, können die in der Tabelle des § 17 Absatz 1 BauNVO genannten Obergrenzen überschritten werden, ohne dass besondere städtebauliche Gründe erforderlich sind. Hier reicht es, wenn allgemeine städtebauliche Gründe vorliegen.

Die Überschreitung ergibt sich aus der vorwiegend vorhandenen gründerzeitlichen Bebauung, die eine hohe Ausnutzung der meist kleinen Grundstücken vorsah. Besonders die Eckgrundstücke weisen eine hohe Ausnutzung auf. Da das vorhandene Wohngebiet als langfristiges Planungsziel eine Blockrandschließung mit einer von Lärm abgewandten Seite zum Innenhof erreichen soll, wird das Festhalten an dieser Bauform als allgemein städtebaulich gewünscht angesehen. Die vorhandene sowie die geplante festgesetzte Wohnnutzung erhält ausreichend Licht und Sonne. Die Abstandsflächen werden eingehalten, da es sich um eine Straßenrandbebauung handelt mit mehr als ausreichendem Abstand zur jeweils gegenüberliegenden Bebauung. Aus den vorgeannten Gründen wird eine Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung als allgemein städtebaulich vertretbar angesehen, sonstige öffentliche Belange im Sinne von § 17 Abs. 3 S. 1 BauNVO stehen dem nicht entgegen.

Für die Flurstücke 1568 und 3160 erfolgt die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen als Flächenausweisung mit einer GRZ von 0,5 und einer GFZ von 2,2. Für das

Flurstück 1568 entspricht diese Festsetzung dem Bestand, für das Flurstück 3160 erlaubt dies eine Nachverdichtung.

Mit dieser Festsetzung wird die zulässige Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der BauNVO überschritten. Dieses wird städtebaulich als vertretbar angesehen, da ein Anreiz für eine Nachverdichtung geschaffen werden soll, der es ermöglichen soll den Blockrand zu schließen und dadurch die vorhandene Lärmbelastung des Straßenverkehrs zu reduzieren.

In § 2 Nummer 4 ist festgesetzt, dass die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,5 im allgemeinen Wohngebiet für Anlagen nach § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), bis 0,75 überschritten werden darf.

Die Überschreitung bis 0,75 ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich, weil ein großer Teil der Fläche durch eine Tiefgarage unterbaut ist. Dieser Ausgleich bzw. die Überschreitung der GRZ bis 0,75 ist angesichts der zentralen innerstädtischen Lage des Plangebiets und der guten Infrastruktur einschließlich der guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr vertretbar und zur Erreichung der stadtplanerischen Zielsetzung erforderlich. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt entstehen dadurch nicht, zumal sich die festgesetzten Tiefgaragen- und Dachbegrünungen stadökologisch vorteilhaft auswirken. Verkehrsfragen werden befriedigt und sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,2 überschreitet die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479). Mit dieser Festsetzung soll die bereits vorhandene städtebaulich Dichte ergänzt werden. Durch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen (siehe § 2 Nummer 9 und 5.4 Stellplätze und Tiefgaragen) werden zudem private Freiflächen geschaffen. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden ebenfalls ausreichend berücksichtigt, sonstige öffentliche Belange stehen dem nicht entgegen.

Es werden fünf Vollgeschosse festgesetzt. Diese Höhe entspricht überwiegend dem Bestand an der Hufnerstraße, sie wird in diesem innerstädtischen Bereich und in dieser Lage für städtebaulich angemessen angesehen. Die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise soll zukünftig eine straßenparallele Blockrandschließung ermöglichen.

In § 2 Nummer 6 festgesetzt, dass in den Baugebieten Staffelgeschosse über die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse hinaus, unzulässig sind. Technische Aufbauten (zum Beispiel Fahrstuhlüberfahrten) sind ausnahmsweise mit einer Höhe bis zu 3 m zulässig.

Damit sollen Gebäudehöhen verhindert werden, die über die festgesetzte maximale Geschossigkeit hinausgehen und damit zu einer Verschlechterung der Besonnungs- und Belichtungssituation führen würden.

Da das Gebiet durch Schienen und Straßenverkehrslärm stark vorbelastet ist, wurde 2012 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und in § 2 Nummer 2 eine Lärmschutzklausel festgesetzt (siehe 5.6 Lärmschutzmaßnahmen).

5.2 Kerngebiet

Art der baulichen Nutzung

Westlich und östlich der neu ausgewiesenen Straßenverkehrsfläche (Planstraße) werden Kerngebietsflächen ausgewiesen, um auf diesen Flächen kerngebietstypische Nutzungen fortzuführen bzw. neue zu ermöglichen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Einzelhandels- und Büroflächen (Dienstleistungen). Diese Ausweisung entspricht dem Erneuerungskonzept des Sanierungsgebietes Barmbek-Nord S1. Am Wiesendamm wird Kerngebiet bestandsorientiert ausgewiesen.

Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

Auf der westlich der Planstraße ausgewiesenen Kerngebietsfläche soll eine Gesamt-Bruttogeschossfläche von ca. 25.000 m² realisiert werden. Es sollen Büronutzungen in den oberen Etagen sowie Einzelhandelsnutzungen vorwiegend im Erdgeschoss von mindestens 1.300 m² Bruttogeschossfläche geschaffen werden.

Der Entwurf des 1. Preisträgers aus dem Wettbewerb dient als Grundlage für die festgesetzten Baugrenzen und die Anzahl der Geschosse. Dieser Entwurf hat sich mit seinem städtebaulichen Konzept gut in den bestehenden baulichen Kontext bezüglich der Höhenentwicklung eingebunden. In die fünfgeschossige Blockrandbebauung wird ein 15-geschossiger Turm im südlichen Teil der Kerngebietsfläche positioniert. Im südöstlichen Bereich der Kerngebietsfläche weicht die festgesetzte Bebauung zurück und es entsteht eine platzartige Aufweitung vis à vis zum Bahnhofszugang. Diese Aufweitung eignet sich gut für die Nutzung von Außengastronomie. Im rückwärtigen Bereich der festgesetzten Gebäude ist die Bebauung eingeschossig festgesetzt. Die Gebäude-Kubaturen werden als Baukörperfestsetzung durch Baugrenzen festgesetzt, daraus ergibt sich die festgesetzte GRZ von 0,75. Diese entspricht dem überarbeiteten Entwurf aus dem Wettbewerb.

Für die Neubebauung erfolgt keine Festsetzung der Bauweise. Die städtebauliche Struktur wird hier durch die baukörperbezogene Festsetzung mit Baugrenzen hinreichend geregelt.

Die festgesetzte GRZ unterschreitet für die Flurstücke 3059 und 3375 die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479).

Östlich der Planstraße auf den Flächen des ehemaligen Kaufhauses und im Eckbereich Fuhsbüttler Straße/Pestalozzistraße werden fünf Vollgeschosse, sowie eine GRZ von 0,95 und 1,0 festgesetzt. Diese Festsetzungen entsprechen weitgehend dem Bestand. Die festgesetzte GRZ unterschreitet für die Flurstücke 3059 und 3375 die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung geringfügig. Die Baugrenzen umrahmen zukünftige Gebäude als Baukörperfestsetzung. Die Unterschreitung des Nutzungsindizes begründet sich aus einem Zurückspringen des festgesetzten Gebäudes im Nordwesten, um eine platzartige Aufweitung zu schaffen und einer nicht überbaubaren möglichen Ladezone im Süden.

Die ermittelten Geschossflächenzahlen beider Kerngebiete überschreiten die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung. Dies ist für diesen Bereich Barmbeks vertretbar, da an dieser Stelle im Bereich des ehemaligen Kaufhauses eine

hohe städtebauliche Dichte bereits vorhanden ist und auf der westlichen Seite der Planstraße ergänzt werden soll, um ein attraktives, modernes und großstädtisches Bahnhofsumfeld zu erhalten. Die geplanten Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Büros sollen den nördlichen Bahnhofsbereich aufwerten und durch die hohe Ausnutzung für eine Belebung sorgen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt (siehe unter 5.3 Straßenverkehrsflächen). Sonstige öffentliche Belange stehen dem nicht entgegen.

Durch die baukörperähnlichen Festsetzungen und die Festsetzungen der Geschossigkeit ergeben sich geringfügige Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 HBauO, die als vorrangige zwingende Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig sind. Die städtebauliche Neuplanung und die gewünschte Dichte der Bebauung sollen die Planstraße als Fußgängerbereich baulich fassen und eine an die Bestandsgebäude angepasste homogene Höhenentwicklung erreichen sowie den 15-geschossigen Hochpunkt ermöglichen. Dies erfordert eine detaillierte Baukörperausweisung, um die wesentlichen Elemente des städtebaulichen Konzepts und zugleich trotz der möglichen hohen Bebauungsdichte die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

In **§ 2 Nummer 6** ist festgesetzt, dass in den Baugebieten Staffelgeschosse über die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse hinaus unzulässig sind. Technische Aufbauten (zum Beispiel Fahrstuhlüberfahrten) sind ausnahmsweise mit einer Höhe bis zu 3 m zulässig.

Damit soll die städtebaulich gewünschte signifikante Architektur unterstützt und Gebäudehöhen verhindert werden, die über die festgesetzte maximale Geschossigkeit hinausgehen und damit zu einer weiteren Verschlechterung der Besonnungs- und Belichtungssituation führen würden.

Stellplätze sind nur in Tiefgaragen zulässig. Für die mit (a) bezeichneten Kerngebiete wird eine Gemeinschaftstiefgarage festgesetzt, die auch die ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen mit einbezieht. Tiefgaragen sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig (siehe unter § 2 Nummer 9 und 5.4 Stellplätze und Tiefgaragen). Aufgrund des Stellplatzbedarfs ist es städtebaulich erforderlich, dass die Grundflächenzahl für den Bau von Tiefgaragen überschritten werden darf.

Der dargestellte Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen im Bereich des erhaltenswerten Baumes soll u.a. eine Inanspruchnahme der Fläche durch eine Tiefgarage unterbinden und den Weiterbestand des erhaltenswerten Baumes durch eine offene Vegetationsfläche unterstützen.

Dazu ist in **§ 2 Nummer 5** festgesetzt, dass auf den mit (a) bezeichneten Kerngebietenflächen eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,75 und 0,95 für Nutzungen nach § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 zulässig ist.

Am Wiesendamm auf Flurstück 4916 wird Kerngebiet, bestandgemäß zweigeschossig mit einer GRZ von 0,4 festgesetzt. Die weitere Nutzung als Wohngebäude wird zugunsten einer Kerngebietenutzung aufgegeben. Dennoch handelt sich um ein erhaltenswertes ehemaliges Wohnge-

bäude, dessen Bestand aus diesem Grund durch Ausweisung eines städtebaulichen Erhaltungsbereichs geschützt wird (siehe hierzu § 2 Nummer 1 und 5.8 Erhaltungsgebot).

Einzelhandel

Ein im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens erstelltes Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2010 kommt zu dem Ergebnis, dass ergänzend zum Einzelhandel an der Fuhlsbüttler Straße weiterer Einzelhandel auf den Kerngebietsflächen nördlich des Bahnhofs Barmbek vertretbar ist. Das Zentrum Fuhlsbüttler Straße bildet gemäß dem System der zentralen Standorte zusammen mit dem Zentrum Hamburger Straße das Bezirkszentrum (B1) und schließt auch den Bereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes bis zum ehemaligen Kaufhaus mit ein. Das Teil-Bezirkszentrum Fuhlsbüttler Straße gehört zu den historisch gewachsenen Zentren Hamburgs. Es übernimmt heute neben Handelsfunktionen auch regional bezogene Funktionen der Verwaltung und der Wirtschaft. Der Hauptgeschäftsbereich entlang der Fuhlsbüttler Straße beginnt beim ehemaligen Kaufhaus und reicht bis zur Hellbrookstraße außerhalb des Plangebiets.

Die verkehrsgünstige Lage des Teilbezirkszentrums sorgt dafür, dass ein Teil der Nachfrage durch Pendlereinkäufe generiert werden kann; sei es im Bereich des Barmbeker Bahnhofs durch Umsteigevorgänge oder durch Pkw-Nutzer, welche die Fuhlsbüttler Straße bzw. die Hufnerstraße für ihren Weg in bzw. aus der City nutzen. Die Potenziale hierfür sind allerdings längst nicht ausgeschöpft.

Das Sanierungsgebiet hat seit der Schließung des Kaufhauses Hertie deutlich an Angebotsvielfalt und Verkaufsflächen verloren. Andere Entwicklungen auf der Fuhlsbüttler Straße konnten die Effekte der Schließung nicht kompensieren.

Der relativ hohe Anteil von Ladengeschäften mit weniger als 100 m² Verkaufsfläche auf der Fuhlsbüttler Straße ist als problematisch einzustufen, da diese deutlich unter den allgemeinen betriebswirtschaftlich optimalen Betriebsgrößen (je nach Branche mind. 400 bis 500 m²) für Facheinzelhandelsgeschäfte liegen.

Der angestiegene Anteil leer stehender Ladenlokale nördlich des U-Bahnringes und der U3 deutet darauf hin, dass ein behutsames Vorgehen bei der Ausweisung neuer Flächenangebote angebracht ist, indem der Fokus auf die Schaffung von Verkaufsflächen ab einer Größe von 400 qm gelegt wird. Insbesondere die Umgestaltung des Bahnhofs, die Beseitigung des Hertie-Leerstandes und die Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße können hier für verbesserte Lagequalitäten sorgen.

Die Neugestaltung des Bahnhofs ermöglicht eine stärkere Verknüpfung der nördlichen und südlichen Teilbereiche der Fuhlsbüttler Straße und des Quartiers.

Grundlegend negativ ist zu bewerten, dass Passanten durch Magnete wie das Museumsquartier und einen Outdoor-Fachmarkt auf die Südseite des Bahnhofs gelenkt werden. Der Bahndamm fungiert als Barriere, das nördliche Bahnhofsumfeld zeigt deutliche Trading-Down-Tendenzen und es bestehen zu wenige „Sogfaktoren“ für Passanten, die Fuhlsbüttler Straße in Süd-Nord-Richtung zu frequentieren.

Eine Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist im Sanierungsgebiet sichergestellt. Quantitativ und qualitativ bestehen allerdings Ergänzungspotenziale, die sich positiv auf die At-

traktivität des Bezirkszentrums auswirken können. Die Ansiedlung weiterer Nahversorgungsangebote sollte daher insbesondere bei der Nachnutzung der Hertie-Immobilie durch Verbrauchermärkte oder ein SB-Warenhaus als Alternative mit in Erwägung gezogen werden. Die ehemalige Hertie-Immobilie bietet große Chancen, dem Bezirkszentrum nachhaltige Impulse zu verleihen. Die Bindung vorhandener Kaufkraftpotenziale bietet am Standort ausreichend Raum sowohl für Nahversorgungskonzepte, kleine Centerlösungen als auch Fachmärkte.

Die Analyse (Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtteil) zeigt, dass Fachmarktentwicklungen am Standort insbesondere in den Warengruppen baumarktspezifische Sortimente, Bekleidung/Wäsche, Elektroartikel/Unterhaltungselektronik sowie Möbel/Antiquitäten möglich sind.

Mittelfristig bestehen in Kombination mit einer sanierten „Fuhle“ und den vorhandenen Potenzialen des Outdoor-Fachmarktes sowie des Museums der Arbeit Chancen, auch aus dem Umfeld mehr Kaufkraft am Standort zu binden.

Durch die Neugestaltung des Bahnhofs erhöhen sich die Chancen, Synergien zwischen dem ehemaligen Hertie-Standort und dem Outdoor-Fachmarkt zu erhöhen. Damit diese Potenziale auch mit der „Fuhle“ verknüpft werden, ist eine auf das Umfeld eingehende Gestaltung des Hertie-Standortes ebenso erforderlich, wie die Aufwertung der „Fuhle“ selbst. Passantenströme können so innerhalb des gesamten Bezirkszentrums wirksam werden.

Durch die Entwicklung des ehemaligen Hertie-Grundstücks mit der Zielsetzung, insgesamt ca. 11.000 m² Einzelhandelsflächen zu realisieren, wird im Bereich des Barmbeker Bahnhofs insgesamt eine Bruttogeschossfläche (BGF) für Einzelhandel von 12.300 m² erstellt werden. Hiermit wird die Stärkung des Einzelhandelsstandortes Fuhlsbüttler Straße entsprechend den Empfehlungen des Einzelhandelsgutachtens umgesetzt.

Um die Attraktivität des nördlichen Bahnhofsvorplatzes zu erhöhen soll sichergestellt werden, dass in den Kerngebieten in den Erdgeschossen und im östlichen Bereich in den Obergeschossen Einzelhandelsflächen vorgehalten werden und die den Straßenverkehrsflächen zugewandten Fassaden im Erdgeschoss ladenartig zu gestalten sind. Dies ist das erklärte städtebauliche Ziel im Sinne des Zentrenkonzeptes für die Freie und Hansestadt Hamburg und Bestandteil des Erneuerungskonzeptes des Sanierungsgebietes Barmbek Nord -S1, Fuhlsbüttler Straße.

Zur Erreichung dieses städtebaulichen Ziels wurden städtebauliche Verträge abgeschlossen, die Bestandteil des Bebauungsplans sind.

Weitere Festsetzungen

In § 2 Nummer 7 wird festgesetzt, dass in den Kerngebieten Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nach § 7 Absatz 2 Nummer 5 der Baunutzungsverordnung unzulässig sind. Ausnahmen für sonstige Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 werden ausgeschlossen.

Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen sollen in diesem Bereich des Kerngebietes ausgeschlossen werden, weil in diesem Bereich Barmbeks Einzelhandelsnutzungen angesiedelt werden sollen. Durch den Ausschluss sollen nachteilige Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungen durch Zunahme an Zielverkehren und den damit verbundenen Lärmimmissionen unterbunden werden. Verkehrsintensive Nutzungen wie Tankstellen können außer-

dem den Verkehrsfluss auf Drossel- und Fuhlsbüttler Straße in unmittelbarer Kreuzungsnähe beeinträchtigen. Die Krüsisstraße ist durch Verkehrsregelungen nur für den Busverkehr und für bestehende Anlieger befahrbar. Die Planstraße soll durch Verkehrsregelung dem Fußgängerverkehr vorbehalten werden.

Weiterhin werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Zu den vom Vergnügungsstättenbegriff erfassten Betrieben gehören insbesondere Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes, Wettbüros, Online-Wettbüros sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist. Solche Betriebe können das Image des Standorts Barmbek nachhaltig schwächen. Gleiches gilt für Bordelle und sonstige Gewerbebetriebe, deren Zweck auf die Erregung und/ oder Befriedigung sexueller Bedürfnisse angelegt ist. Außerdem sind die genannten Nutzungen regelmäßig geeignet, Konflikte mit anderen Nutzungsarten und damit städtebauliche Spannungen zu erzeugen. Weiterhin weisen in der Regel die genannten Betriebe eine Außengestaltung auf, die keine Einblicke in das Gebäudeinnere gewährt, sondern sich zum öffentlichen Raum hin abschottet. Daher sind die genannten Betriebe geeignet, negative Auswirkungen auf das Stadtbild zu haben.

Im Bereich des Kerngebiets soll eine attraktive Einzelhandelsnutzung mit Büroflächen in den Obergeschossen entstehen. Da hier sehr viel Fußgängerverkehr zu erwarten sind, ist die Versuchung groß Spielhallen aufzusuchen. Aufgrund der vorhandenen und der zu erwartenden hohen Frequentierung durch Fußgänger im Bahnhofsbereich, der Planstraße, Drosselstraße und Fuhlsbüttler Straße ergibt sich somit eine erhebliche städtebauliche Konfliktlage, die den Ausschluss jeglicher Spielhallennutzung aus besonderen städtebaulichen Gründen zur Folge hat.

Da insbesondere die Betreiber von Spielhallen in der Lage sind, einen wesentlich höheren Miet- bzw. Pachtzins als andere Unternehmen zu zahlen und sich insbesondere bei einer Ansammlung dieser Nutzungen auch das äußere Erscheinungsbild von Spielhallen und ähnlichen Einrichtungen nicht in den Rahmen der vorgesehenen Nutzungen einfügt, ist ein Verdrängungs- und Attraktivitätsverlust zu befürchten. Vergnügungsstätten wie Spielhallen würden diesen Trading-Down-Effekt weiter verstärken, da das Gebiet durch die Aufgabe des Kaufhauses bereits an Attraktivität verloren hat und diese durch die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe und Büronutzungen wieder hergestellt werden soll.

Das westlich der Planstraße ausgewiesene Kerngebiet weist eine Größe von insgesamt ca. 5.135 Quadratmetern, das östlich der Planstraße ausgewiesene Kerngebiet eine Größe von insgesamt ca. 5.600 Quadratmetern und das südwestlich im Plangebiet ausgewiesene Kerngebiet eine Größe von ca. 375 Quadratmetern auf. Die Kerngebiete weisen damit insgesamt eine Größe von 11.110 Quadratmetern im lediglich ca. 61.390 Quadratmeter großen Plangebiet auf. Die Kerngebiete befinden sich in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Da in den nördlich des Bahnhofs vorgesehenen Kerngebieten insbesondere Einzelhandels- und Büroflächen vorgesehen sind und es sich beim dritten, südwestlich im Plangebiet liegenden Kerngebiet um ein als Erhaltungsbereich ausgewiesenes sehr kleines Kerngebiet handelt, besteht in diesen drei Kerngebieten die Gefahr eines Trading-down-Effekts. Aus diesem Grunde ist der unter § 2 Nr. 8 der Verordnung vorgesehene Ausschluss jeglicher Vergnügungsstätten für diese Kerngebiete notwendig. Dadurch kann einem Attraktivitätsverlust in dem kleinen Plangebiet vorgebeugt werden. Aufgrund des vorge-

nannten überwiegenden öffentlichen Interesses wurden eventuell verbleibende geringfügige Beeinträchtigungen von Eigentümerinteressen in der Abwägung als hinnehmbar bewertet.

Deshalb ist in § 2 Nummer 8 geregelt, dass in Kerngebieten Vergnügungsstätten unzulässig sind.

In § 2 Nummer 8 ist ebenfalls geregelt, dass in den Kerngebieten Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig sind. Bordelle würden sich insgesamt im Plangebiet negativ auf ihre Umgebung auswirken. Planungsziel ist es, in den festgesetzten Kerngebieten kerngebietstypische Nutzungen wie Einzelhandelsbetriebe, gastronomische Betriebe und Büronutzungen entstehen zu lassen bzw. zu erhalten. Das Gebiet hat durch die Aufgabe des Kaufhauses und des Busbahnhofs vorübergehend stark an Attraktivität verloren, die es gilt wieder herzustellen und zu verbessern. Bordelle und bordellartige Betriebe würden dem entgegenstehen und sind in dem geplanten Nutzungsgefüge aus besonderen städtebaulichen Gründen ebenfalls nicht zu vertreten.

Da das Gebiet durch Schienen- und Straßenverkehrslärm stark vorbelastet ist, wird in § 2 Nummer 3 eine Lärmschutzklausel festgesetzt (siehe 5.6 Lärmschutzmaßnahmen).

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades im Kerngebiet wird eine Dachbegrünung festgesetzt. (siehe Verordnung § 2 Nummer 14 und 5.11 Begrünungsmaßnahmen)

5.3 Straßenverkehrsflächen

Die im Plangebiet vorhandenen Straßenverkehrsflächen können den durch die geplanten Nutzungen entstehenden Mehrverkehr aufnehmen und werden überwiegend in ihrem Bestand übernommen. Die Fläche zwischen den beiden Kerngebieten (Planstraße) wird als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Nutzung der Straße, (Fußgänger, Radfahrer, zeitlich eingeschränkte Anlieferung für den im Erdgeschossbereich vorgesehenen Einzelhandel) wird durch Beschilderung geregelt werden.

Auf den Straßenverkehrsflächen Krüsisstraße, Pestalozzistraße und Wiesendamm wird der Busverkehr des neuen Busbahnhofs abgewickelt. Daher stehen die Straßenverkehrsflächen der Krüsisstraße und der Pestalozzistraße nur eingeschränkt dem privaten Individualverkehr zur Verfügung.

Die Drosselstraße erhält eine Begradigung der Straßenverkehrsfläche zugunsten der Bedarfe an Nebenflächen westlich der Planstraße.

Das im November 2012 vorgelegte verkehrstechnische Gutachten, in dem die vorhandenen und zukünftigen Verkehre untersucht wurden, macht folgende Angaben:

Die Busanlage Barmbek wird aus betrieblichen Gründen seit 2009 attraktiver gestaltet und wurde im Dezember 2012 in Betrieb genommen. Insbesondere die Umsteigebeziehungen zwischen Linienbussen und Schnellbahnen werden an diesem hoch frequentierten Umsteige-Bahnhof verbessert. Die Hamburger Hochbahn AG entwickelte eine Umorganisation des Busbetriebs, wobei ein wesentlicher Bestandteil die Verlegung mehrerer Linien auf die Südseite des Bahnhofs zum Wiesendamm war. Somit entstand das Erfordernis, durchgehende Fahrmöglichkeiten für Busse vom Wiesendamm über die Hufnerstraße bis zum Rübenkamp, sowie von der Pestalozzistraße über die Fuhlsbüttler Straße zum Wiesendamm herzustellen, die ab Dezember 2012 vollständig zur Verfügung stehen.

Die Busanlage Barmbek wird täglich von jeweils ca. 1.100 Bussen im Linienbetrieb angefahren und verlassen, die ohne Berücksichtigung der Fahrgäste der durchlaufenden Linien, ca. 34.300 Fahrgäste (Stand: 2007) zum / vom Barmbeker Bahnhof transportieren. Zusätzlich sind gegenwärtig zur Abwicklung des Linienbetriebes jeweils ca. 100 Ein- und Aussetzfahrten erforderlich. Diese insgesamt ca. 2.400 Busfahrten belasten die Straßen und Knotenpunkte im Umfeld des Barmbeker Bahnhofs erheblich.

Die umsteigenden Busfahrgäste zu/ von den Schnellbahnlinien (ca. 68 %) und auch die Mehrzahl der Busfahrgäste aus/ ins Quartier (ca. 25 %), konzentrierten sich auf den nordwestlichen Zugang, die übrigen zwei Zugänge waren schwach frequentiert. Durch den Neubau des nordöstlichen Zugangs zum Bahnhof aber insbesondere durch den Umbau der Busanlage, werden sich die Busfahrgäste gleichmäßiger auf die vier Zugänge verteilen, und für den nordwestlichen Zugang wird eine deutliche Entlastung erwartet.

Im Rahmen der Neuordnung der Busanlage Barmbek wurden im Jahre 2007 durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU, jetzt Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)), Amt für Verkehr und Straßenwesen die **Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärken an Werktagen (DTVw)** für das Jahr 2015 prognostiziert.

Weiterhin wurden berücksichtigt: das neue Bus- und Parkraumkonzept, die zu erwartenden teilweise verlagerten Verkehrsströme vom Wiesendamm, Fuhsbüttler Straße - Drosselstraße auf die neue mögliche Fahrbeziehung Wiesendamm – Hufnerstraße – Drosselstraße, Verkehrszuwachs aus geplanten neuen Nutzungen z.B. im Bereich der Bebauungspläne Winterhude 11/ Barmbek-Nord 10, Barmbek-Nord 13 und 33 und der 4-streifige Ausbau der Sengelmannstraße.

Um die Verkehrsbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr zu verbessern wurde die Hufnerstraße bis zur Drosselstraße für den Gegenverkehr geöffnet und der Wiesendamm Richtung Osten vom motorisierten Individualverkehr entlastet.

An den Knotenpunkten Fuhsbüttler Straße/ Wiesendamm und Fuhsbüttler Straße/ Pestalozzistraße wurden Kreisverkehre gebaut.

Die geplante Nachverdichtung für das westliche allgemeine Wohngebiet innerhalb des Bebauungsplans hat keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsbelastungen und wird deshalb vernachlässigt.

Für das westliche Kerngebiet wird zurzeit durch einen Investor ein Büro- und Geschäftshaus mit den Nutzungen Büro, Einzelhandel und Gastronomie, für das östliche Kerngebiet ein Geschäftshaus mit vorwiegender Einzelhandelsnutzung konzipiert.

Die künftige Verkehrserzeugung in Plangebiet wird aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung mit U-/ S-Bahnen und Bussen sowie der zentralen Lage und durch Förderung von Job-Tickets (Großkundenabonnement) und einem hohen zu erwartenden Anteil an Doppelkunden den Modal-Split deutlich zum Positiven beeinflussen.

Der zukünftige Ziel- und Quellverkehr des Bebauungsplangebietes Barmbek Nord 17 wird sich aufgrund der zentralen Lage innerhalb Hamburgs auf alle Richtungen gleichermaßen verteilen.

Die Erschließung des westlichen Kerngebiets ist aufgrund der notwendigen Flächen zur Abwicklung des Busverkehrs der Busanlage Barmbek von der Krüsistraße nicht möglich. Gleiches gilt für die geplante Fußgängerzone zwischen dem nordwestlichen Zugang des Barmbeker Bahnhofs (Krüsi-/ Pestalozzistraße) und der Drosselstraße, somit erfolgt die Erschließung des Grundstücks ausschließlich von der Drosselstraße.

Die geplante Fußgänger Verbindung zwischen dem nordwestlichen Zugang des Barmbeker Bahnhofs und der Drosselstraße kann zur Anlieferung der geplanten Einzelhandels- und Gastronomieflächen mit zeitlichen Einschränkungen befahren werden. Die Anfahrt wird aus der Krüsistraße (Einbahnstraße (West _ Ost)) erfolgen, die Abfahrt aus der Fußgängerzone nur rechtsabbiegend in die Drosselstraße.

Die Erschließung des östlichen Kerngebiets kann durch den Umbau der Busanlage Barmbek bedingt durch die neue Einbahnstraßenregelung der Busanlage von Westen nach Osten (Krüsistraße - Pestalozzistraße) allein von der Hufnerstraße, mit einer Beschränkung der zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h erfolgen. Die Abfahrt erfolgt wie bisher über Pestalozzistraße, aber mit der Möglichkeit, über den Kreisverkehr direkt nach Süden in Richtung Bramfelder Straße und Wiesendamm abzufahren, da die Einbahnstraßenregelung in der Fuhsbüttler Straße zwischen Pestalozzistraße und Wiesendamm aufgehoben worden ist.

Der geplante Fußgängerbereich (Planstraße) zwischen dem nordwestlichen Zugang des Barmbeker Bahnhofs (Krüsi-/ Pestalozzistraße) und der Drosselstraße soll auch für den Radverkehr freigegeben werden. Darüber hinaus ist auch eine zeitlich begrenzte Anlieferungszone möglich.

Deshalb wird der Straßenquerschnitt der Planstraße mit 13 m festgesetzt um alle Funktionen die auf diesem Straßenabschnitt stattfinden sollen, wie z B. Fußgänger- und Radverkehr, Anlieferungszone, Stellplätze für Radfahrer, Sicherheitsraum vor Gebäuden bzw. Verweilfläche vor Schaufenstern abwickeln zu können.

Fazit ist, dass die zu erwartenden Verkehre auf den vorhandenen und geplanten Straßen problemlos aufgenommen werden können.

5.4 Stellplätze und Tiefgaragen

Im verkehrstechnischen Gutachten wurde ebenfalls die vorhandene und zukünftige Parkplatzsituation untersucht. Durch die Neuordnung der Busanlage, der Aufgabe des P+R Platzes und der Herstellung des Stadtplatzes am Wiesendamm (außerhalb des Plangebietes) gehen oberirdische Stellplätze im und außerhalb des Plangebietes verloren. Durch die geplante Neubebauung auf den Kerngebietsflächen ergibt sich die Möglichkeit zusätzlich zu den notwendigen Stellplätzen aus den Bauvorhaben auch Stellplätze für die Öffentlichkeit in einer Tiefgarage zu schaffen. Dieses Ziel kann u.a. dadurch erreicht werden, dass auch die Unterbauung der Planstraße ermöglicht wird und durch die Festsetzung einer Gemeinschaftstiefgarage eine wirtschaftliche Anordnung aller benötigten Stellplätze erreicht werden kann.

Die für die Gemeinschaftstiefgarage vorgesehen Kerngebiets- und Straßenverkehrsflächen sind mit (a) gekennzeichnet.

Die Gemeinschaftstiefgarage soll eine Zu- und Ausfahrt an der Drosselstraße, westlich der Planstraße erhalten. Eine weitere Ausfahrt, an der Pestalozzistraße ist verkehrstechnisch möglich, um

den Verkehrsabfluss aus der Tiefgarage nach Süden über die Fuhlsbüttler Straße zu ermöglichen. Die Ausfahrt aus der Drosselstraße schließt diese Möglichkeit aus, da der Bereich Fuhlsbüttler Straße zwischen Pestalozzistraße und Drosselstraße eine Einbahnstraßenregelung nach Norden aufweist.

In städtebaulichen Verträgen zwischen dem Bezirk Hamburg-Nord und den Eigentümern der mit (a) bezeichneten Kerngebietsflächen wird zusätzlich folgendes geregelt: Schaffung und ganztägige (24h) Bereitstellung einer erheblichen Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze sowie die Bereitstellung der Tiefgarage als öffentlich nutzbare Quartiersgarage außerhalb der Bürozeiten sowie Nutzung einer gemeinsamen Tiefgaragenzufahrt an der Drosselstraße.

Dazu ist in **§ 2 Nummer 9** festgesetzt, dass in den Baugebieten Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Tiefgaragen sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig, wenn Wohnruhe und Gartenanlagen nicht erheblich beeinträchtigt werden. Ebenerdige Stellplätze für den Besucherverkehr können ausnahmsweise zugelassen werden. Die Tiefgaragen außerhalb der überbaubaren Flächen müssen inklusive Überdeckung unter Erdgleiche liegen.

Mit der Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen sollen die ohnehin sehr knappen Freiflächen in den Baugebieten von ebenerdigen Stellplätzen freigehalten werden und größere Anteile offener Bodenflächen erhalten bleiben. Die Tiefgaragen sollen hauptsächlich unter den Gebäuden errichtet werden. Die Tiefgaragen außerhalb der überbaubaren Flächen müssen inklusive Überdeckung unter Erdgleiche liegen. Die festgesetzte GRZ darf für Tiefgaragen auf den mit (a) bezeichneten Kerngebietsflächen überschritten werden (siehe unter 5.2 Kerngebietsflächen und § 2 Nummer 5). Die Festsetzung von Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Flächen soll eine wirtschaftliche Anordnung von Tiefgaragenplätzen ermöglichen, die Anordnung unter Erdgleiche inklusive Überdeckung soll Höhenversprünge vermeiden.

Nicht überbaubare Flächen auf Tiefgaragen sind zu begrünen (siehe unter 5.11 Begrünnungsmaßnahmen und Verordnung § 2 Nummer 10).

Der dargestellte Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen im Bereich des erhaltenswerten Baumes soll u.a. eine Inanspruchnahme der Fläche durch eine Tiefgarage unterbinden und den Weiterbestand des erhaltenswerten Baumes durch eine offene Vegetationsfläche unterstützen.

5.5 Bahnflächen

5.5.1 Vorhandene Bahnanlagen

Die Bahnanlagen der U-Bahn und S-Bahn sowie der Güterumgebungsbahn in Hochlage werden als „Nachrichtliche Übernahme“ in den Bebauungsplan aufgenommen.

Im Nahbereich von Bahnanlagen kann es zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen. Hierzu gehören z. B. Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Aufgrund der Ertüchtigung der Güterumgebungsbahn wird auf dem Bahngelände als Maßnahme der Lärmsanierung eine Lärmschutzwand festgesetzt (siehe unter 5.6 Lärm).

Ansprüche gegen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin wegen der vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen, wozu auch Erschütterungen zählen, können nicht geltend gemacht werden.

Bereiche der Bahnanlagen des Barmbeker Bahnhofs und einige Brücken werden als Denkmal-Ensemble nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen (siehe 5.9 Nachrichtliche Übernahme Denkmal-Ensemble).

5.5.2 vorgesehene Bahnanlagen

Im Südosten des Plangebietes wird die im Flächennutzungsplan dargestellte vorgesehene unterirdische Schnellbahntrasse als unverbindliche Vormerkung in das Planbild aufgenommen.

5.6 Lärmschutz

Die Baugebiete im Plangebiet sind umgeben von der Hufnerstraße im Westen, der Drosselstraße im Norden, der Fuhsbüttler Straße im Osten und dem Wiesendamm im Süden. Desweiteren befinden sich im Plangebiet der ZOB und die Bahnstrecken im Bereich des Bahnhofs Barmbek. Daher ergeben sich an allen zu den genannten Schallquellen orientierten Gebäudeseiten hohe Lärmbelastungen. Die höchste Lärmbelastung wird für die Wohngebäude am westlichen Rand des Plangebietes (Hufnerstraße) erreicht: die Fassadenpegel betragen hier meist 71/64 dB(A) tags/nachts. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) wird daher sowohl am Tage als auch in der Nacht überschritten. Für die übrigen Gebäude im Plangebiet ergeben sich etwas geringere Lärmbelastungen: die Fassadenpegel am Tage betragen meist 67 und 69 dB(A) und bleiben unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Die Beurteilungspegel in der Nacht betragen überwiegend 60 bis 62 dB(A) und liegen oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.

An den rückwärtigen Gebäudeseiten stellt sich die Lärmsituation deutlich günstiger dar. In den Bereichen mit weitgehend geschlossener Randbebauung können die Immissionsgrenzwerte nachts gemäß 16. BImSchV von 49 dB(A)/54 dB(A) für Wohn-/Mischgebiete in der Regel eingehalten werden.

Auch für die Bestandsgebäude an den Hauptverkehrsstraßen ist die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse anzustreben, wenngleich dies nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu gewährleisten ist. Dafür kommen beispielsweise Maßnahmen der Lärmaktionsplanung oder der Lärmsanierung in Frage, die jedoch nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sind, da der Lärmsanierungstatbestand nicht ursächlich der Planung zuzurechnen ist.

Für die Bestandsgebäude wurde im Rahmen des B-Planverfahrens geprüft, ob der in den Bestandsgebäuden vorhandene bauliche Schallschutz den Mindestanforderungen der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ entsprechend des maßgeblichen Außenlärmpegels genügt. Dies ist im Rahmen einer Vor-Ort-Besichtigung erfolgt. Der maßgebliche Außenlärmpegel in der Krüsisstraße, der Hufnerstraße, der Drosselstraße und der Pestalozzistraße ist dem Lärmpegelbereich IV der DIN 4109 zuzuordnen, was ein bewertetes Schalldämmmaß $R'_{w, \text{res}}$ von 40 dB erfordert. Es wurden Fenster mit $R'_{w, R} = 32 - 35$ dB vorgefunden, das Mauerwerk wird mit $R'_{w, R} = 52$ dB angenommen, dies erfordert bei einer Fensterflächenanteil von 30 % der Wandfläche ein Fenster mit mindestens $R'_{w, R} = 30$ dB.

Dies bedeutet, dass die Gebäude in der Krüsisstraße, der Hufnerstraße, der Drosselstraße und der Pestalozzistraße mit hinreichendem baulichem Schallschutz ausgestattet sind. Wenn im

Rahmen der strategischen Lärmaktionsplanung ein Härtefallfond eingeführt werden sollte, der Zuschüsse für passive Schallschutzmaßnahmen in Gebieten mit schädlichen Umwelteinwirkungen vorsieht (Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung vom Juni 2010, 6.2), würde für Wohnräume mit geringerem vorhandenen baulichen Schallschutz ein Anspruch auf Förderung bestehen.

Die Festsetzungen zum Verkehrslärmschutz wurden auf Grundlage des „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ und den im lärmtechnischen Lageplan des Lärmgutachtens vom September 2012 (mit ZOB, ECE, Straßenumbauten und Lärmschutzwand) dargestellten Fassadenpegeln erarbeitet. Die Unterschiede der Fassadenpegel in den verschiedenen Stockwerken betragen an den lärmzugewandten Gebäudeseiten meist nur 1-2 dB(A), für die Festsetzungen wurde jeweils der Fassadenpegel für das am stärksten belastete Stockwerk herangezogen.

Um gesundheitsverträgliche Wohnverhältnisse trotz der hohen Lärmbelastungen an den straßen- bzw. bahnseitigen Fassaden zu gewährleisten, werden Lärmschutzfestsetzungen getroffen:

Daher wird in **§ 2 Nummer 2** festgesetzt, dass Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren sind. Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu dieser Gebäudeseiten orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (z. B. verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen.

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.

Der zweite Absatz der Blockrandklausel, die Außenbereichsklausel, kommt für alle an den Hauptverkehrsstraßen bzw. der Bahnlinie gelegenen Gebäude zum Tragen. Die im ersten Absatz genannte Anforderung verglaster Vorbauten oder vergleichbar kommt dagegen nur für die Bebauung am westlichen Rand des Plangebietes (bis zu einer Entfernung von ca. 40 m zur Hufnerstraße) zum Tragen.

Die Anwendung der Blockrandklausel setzt voraus, dass eine lärmabgewandte Gebäudeseite mit Beurteilungspegeln unterhalb von 49 dB(A) (Wohngebiete) bzw. 54 dB(A) (Mischgebiete) vorhanden ist. Für die Planung kann dies durch das Festsetzen einer geschlossenen Bauweise erreicht werden. Im Bestand ist im Bereich der in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten drei Gebäudeblöcke zwischen Drosselstraße und Krüsisstraße keine geschlossene Randbebauung vorhanden. Daher existiert an diesen Gebäuden keine lärmabgewandte Gebäudeseite mit Beurteilungspegeln unterhalb von 49 dB(A).

Im Rahmen der Abwägung ist für die Wohngebäude geprüft worden, welche Schutzmaßnahmen geeignet sind, um zu einer zumutbaren Lärmsituation zu gelangen. Hier ist die Möglichkeit des Einzelnachweises sinnvoll, da die Anordnung der vorhandenen Gebäude aufgrund von einzuhaltenden Abstandsflächen keine Schließung des Blockrandes zulässt.

Im Kerngebiet westlich der Planstraße soll ein kompakter zusammenhängender Gebäudekomplex auf zusammen zulegenden Flurstücken errichtet werden, sodass von einer geschlossenen Bebauung auszugehen ist.

Um in den Kerngebieten gesunde Arbeitsbedingungen zu sichern, wird in **§ 2 Nummer 3** festgesetzt, dass in den Kerngebieten die Aufenthaltsräume – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. 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.

In den oberen Geschossen werden an den lärmabgewandten Gebäudeseiten teilweise Beurteilungspegel knapp oberhalb von 49 dB(A) erreicht. Daher wird darauf hingewiesen, dass durch die planungsrechtlichen Festsetzungen die im Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 20. Dezember 2011 (HmbGVBl. S. 554) zu stellenden baurechtlichen Anforderungen nicht berührt werden. Demnach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm aufweisen. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen – Schallschutz – vom 10. Januar 1991 mit der Änderung vom 28. September 1993 (Amtl. An. 1991, S. 281, 1993, S. 2121) maßgebend.

Aufgrund der Ertüchtigung der Güterumgebungsbahn wird auf dem Bahngelände als Maßnahme der Lärmsanierung eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m über Schienenoberkannte (SO) festgesetzt. Die Plangenehmigung ist mit Datum vom 28.11.12 erteilt und inzwischen rechtskräftig geworden. Ansprüche gegen die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin wegen der vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen, wozu auch Erschütterungen zählen, können nicht geltend gemacht werden.

5.7 Altlasten

Innerhalb des Plangebietes liegen zwei im Fachinformationssystem Altlasten der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) verzeichnete (altlastverdächtige) Flächen.

6840-018/00 (Flurstück 3375 tlw.)

Im Rahmen einer historischen Erkundung im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) im Jahr 2006 konnte die vermutete altlastverdächtige Nutzung der Fläche u.a. durch metallverarbeitende und pharmazeutische Betriebe zwischen ca. 1910 und 1943 bestätigt werden. Potentiell verunreinigte Böden wurden vermutlich im Zuge der Neubebauung mit einem Warenhaus weitgehend beseitigt. Das Vorhandensein von Restkontaminationen in Randbereichen ist jedoch nicht auszuschließen.

Bei der Herstellung besonders sensibel genutzter Bereiche (z.B: Kinderspielflächen, Wohngärten) ist die Einhaltung der einschlägigen Prüfwerte der Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) durch geeignete Maßnahmen (Beprobung, Bodenaustausch oder –auftrag) sicherzustellen.

Aufgrund der bekannten altlastverdächtigen Vornutzung sind Arbeiten, die in den Boden eingreifen mit besonderer Vorsicht auszuführen.

Einstufung: Altlastverdächtige Fläche

6840-149/00 (Flurstück 3059 tlw.)

Hier befand sich von Mitte 1967 – 1982/82 eine Chemische Reinigung.

Am Standort liegen geringe Boden-, Bodenluft- und Grundwasserverunreinigungen mit LCKW vor, wobei die Boden- und Bodenluftbelastung als nicht sanierungsrelevant eingestuft werden.

Die Fläche befindet sich im Bereich einer großflächigen Verunreinigung des Grundwassers mit leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW), bei Baumaßnahmen, die eine Grundwasserabsenkung erforderlich machen, sind Mehrkosten für eine Reinigung des geförderten Grundwassers nicht auszuschließen.

Spezifizierung: Chemische Reinigung

Ansprechpartner für die Fläche ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), (U 2214), Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg, Tel.: 42840-2829, Fax: 40 2482.

Bei Baumaßnahmen, die in den Untergrund eingreifen, ist in jedem Fall das Verbraucherschutzamt zu beteiligen, um den Bauherrn für mögliche Kontaminationsverdachtsflächen zu sensibilisieren. In jedem Fall ist während der Erdarbeiten verstärkt auf Bodenverunreinigungen zu achten. Bei Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt VS3, Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg, Tel.: 42804-6351 Fax –6706, zu benachrichtigen.

Ca. 60 % des Plangebietes wird von einer Schadstofffahne im 1. Grundwasserleiter, die im Altlasthinweiskataster der BSU unter der Nummer 6840-G002 geführt wird, unterströmt. Dabei handelt es sich um Belastungen mit Leichtflüchtigen Chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW). Quelle der Verunreinigungen ist eine ehem. chemische Großreinigung außerhalb des Plangebietes. Die Schadstofffahne verläuft im Untergrund stromartig in Richtung Osterbekkanal. Aufgrund der Tiefe, in der sich die Verunreinigung befindet, ist diese unproblematisch, da keine Vorhaben geplant sind, die eine solche Tiefe erreichen können.

Bei Baumaßnahmen wie z.B. Kellergeschossen, Tiefgaragen, Aufzugsschächten etc., die in den Grundwasserleiter einbinden und nicht ohne Maßnahmen zur Wasserhaltung (Grundwasserabsenkung) umgesetzt werden können, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich und in jedem Falle frühzeitig die BSU einzuschalten, da möglicherweise belastetes Wasser anfallen kann, das nicht ohne Aufbereitung abgeleitet werden darf.

Eine Gefährdung durch die Grundwasserbelastungen besteht nicht, da mit dem Grundwasser keine Kontaktmöglichkeiten bestehen.

Die BSU ist bei Auffälligkeiten im Boden und/oder Grundwasser umgehend zu unterrichten.

Ansprechpartner ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), (U 2211), Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg, Tel.: 42840-3577, Fax: 42840 2482.

Hinsichtlich des Bahnhofes liegen keine Informationen vor, da dort keine Bohrungen möglich sind. Daher gibt es keine Erkenntnisse über etwaige Altlasten in diesem Bereich (siehe auch Umweltbericht 4.2.4 Schutzgut Boden).

5.8 Erhaltungsbereich

Das Gebäude auf Flurstück 4916 am Wiesendamm wurde im Zusammenhang mit der Anlage des Bahnhofs 1916 als Wohngebäude für Bahnbedienstete (Beamtenwohnhaus) erbaut. Es handelt sich um einen eingeschossigen Backsteinbau mit Rotklinker und Souterrainsockel unter Walm-dach mit Fledermausgaube. Obwohl der Bau im Großen und Ganzen erhalten ist, sind auch einige Veränderungen festzustellen: Austausch der Fenster durch Kunststofffenster in bauzeitlicher Teilung, Verlust der Fensterläden, Veränderungen im Bereich des Mauerwerks im Souterrain, dabei Verlust des schmalen Gesimsbandes. Im Inneren befinden sich Türen und Treppenaufgang mit Altbau-Stilelementen. Das Gebäude wurde bis 1995 als Wohngebäude genutzt. Trotz der vorgenommenen Veränderungen wird das Gebäude als erhaltenswert erachtet und bestandgemäß 2 Vollgeschosse und eine GRZ von 0,4 festgesetzt. (siehe hierzu 5.2 Kerngebiet).

Darüber hinaus ist in **§ 2 Nummer 1** festgesetzt, dass in dem nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs als "Erhaltungsbereich" bezeichneten Gebiet zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung bedürfen, und zwar auch dann, wenn nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Die Genehmigung zum Rückbau, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird.

5.9 Nachrichtliche Übernahme: Denkmal - Ensemble

Im Plangebiet befindet sich am Wiesendamm 2/4/6 mit dem Barmbeker Bahnhof und seinen Anlagen ein Kulturdenkmal, welches in der Denkmalliste nach § 6 Absatz 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013, (HmbGVBl S. 142) als Denkmalensemble enthalten ist.

Das Ensemble Barmbeker Bahnhof besteht aus dem Bahnhofsgebäude (Fuhlsbütteler Straße 91) mit den Eingangsbauwerken an der Nord- und an der Südseite, den drei Bahnsteigüberdachungen, der Bahnbrücken der Linie U3 und S1/S11 über die Hufnerstraße, der anschließenden Stützmauer der Bahnanlage südlich der Krüsisstraße und der Pestalozzistraße bis zum Bahnhof Barmbek sowie der Bahnbrücke der Linie S1/S11 östlich am Bahnhof über die Fuhlsbüttler Straße wird als Denkmal-Ensemble nachrichtlich übernommen.

Die erste Anlage des U-Bahnhofs Barmbek entstand 1908/09-11 mit der südlichen Stützmauer, den Pfeilern für die Bahnsteigdächer und den Treppenzugängen zu den Bahnsteigen, außerdem der Brücke über die Hufnerstraße.¹ Im Zuge der ersten Arbeiten entstand auch ein – nicht mehr

¹ Melhop, Topographie, 1929, Bd. II, S. 430.

existierendes - Bahnhofsempfangsgebäude.² Die 1911 vollendete Anlage wurde 1912 in Betrieb genommen. Ab 1918 bildete der Bahnhof Barmbek nach einer ersten Erweiterung um die Walddörferbahn sowohl eine Station der Hasselbrook-Ohlsdorfer Bahn (1 Bahnsteig, S-Bahn) als auch der Hochbahn (Ringlinie und Walddörferbahn, 2 Bahnsteige).

1924 wurde die gesamte Haltestelle umgebaut, wobei die drei Hochbahnsteige (zwei mittlere und ein seitlicher) zu zwei Mittelbahnsteigen vereinigt wurden.³ Dabei entstanden die heutigen Bahnsteigüberdachungen (Stahl-Holz-Konstruktion), das Empfangsgebäude wurde abgebrochen und die Eingangsanlagen verändert unter Einrichtung eines Quertunnels am westlichen Ende der Hochbahn-Bahnsteige. 1949 wurden die Bahnsteige verlängert. Im Zuge der Modernisierung des Ausbaus der Hamburger U-Bahn wurde 1959 ein neuer Zugang vom Wiesendamm zum westlichen Quertunnel geschaffen, gefolgt 1965 von einem Eingang zum Quertunnel von der Pestalozzistraße, außerdem wurde die U-Bahn-Schalterhalle umgestaltet (Maßnahmen von 1959 durch die Architekten Sandtmann und Grundmann). Durch diese Umbaumaßnahmen wurde vor allem die Verbindung zwischen Wiesendamm im Süden und Pestalozzistraße im Norden mit dem angefügten ZOB erreicht und der Bedeutung des Bahnhofs als wichtigem Umsteigepunkt innerhalb des Streckennetzes des Nahverkehrs entsprochen.⁴

Nachdem von den frühen Bahnhofsgebäuden wenig erhalten geblieben ist, gliedert sich die denkmalwerte Anlage des Bahnhofs selbst heute im Wesentlichen in folgende Bestandteile:

Zwei Mittelbahnsteige für die U-Bahn (es existiert ein weiterer, später entstandener Mittelbahnsteig für die S-Bahn). Über diesen beiden südlichen Bahnsteigen haben sich die Dachkonstruktionen von 1924 erhalten: seitlich leicht aufstrebende Holzdächer auf genieteten Stahlstützen und -trägern, die als Doppel-T-Träger ausgebildet sind. Im östlichen Bereich, also in unmittelbarer Nähe der Treppenaufgänge, d. h. zur Optimierung der Passagierbewegungen, befindet sich je eine Doppelstütze, während gegen Westen Mittelstützen verwendet werden.

Die Stützmauer an der Nordseite des Bahnhofs entlang der Pestalozzistraße entstand ebenfalls in den 1920er Jahren. Es handelt sich um eine Mauer mit dunkelrot bis violetter Klinkerverblendung, die durch waagerechte und senkrechte Zierbänder gegliedert wird.

Am östlichen Ende geht die Stützmauer in einen ehemaligen Gaststätteneinbau über, mit gerundeter Eckausbildung und fortgesetzter Ziermauerung, wobei der rechteckige Eingang eine stark profilierte Rahmung erhielt.

Der Eingangsbau zum Wiesendamm besteht aus flächigen, ziegelverblendeten Wandabschnitten mit horizontalem Band sowie einer Eingangsrahmung aus hellem Stein (Quader).

Von den Brücken über die Fuhlsbüttler Straße (im Osten) ist die nördliche, d. h. die denkmalgeschützwürdige, eine genietete Stahlbrücke auf klinkerverblendeten, teilweise gerundeten Widerlagern.

² Hamburg und seine Bauten 1914, S. 440.

³ Vgl. im Folgenden insb. die Erfassung der Anlage durch Anne Frühauf (Bestand Denkmalschutzamt), komprimiert in: Frühauf, Anne: Die Bauten des Schienenverkehrs in Hamburg. Hamburg 1994.

⁴ Zu den Umbaumaßnahmen 1959: Heggemann, H., Baues, N. (Hg.): Eine Stadt braucht Luft. Bauen in Hamburg 1945-65. Hamburg 1994.

Die Brücken über die Hufnerstraße (im Westen) sind sämtlich denkmalschutzwürdig. Sie entstanden zwischen 1907 und 1914 und wurden als Bogen- bzw. Vollwandträgerbrücken mit ziegel- und betonsichtigen Widerlagern und stählernen Fahrbahnkörpern ausgebildet. In Abweichung zur zeittypischen genieteten Stahlkonstruktion wurde die Brücke der Güterumgebungsbahn (südlich) in seinerzeit neuartiger Schweißkonstruktion hergestellt.

Auch nach einigen Modernisierungsmaßnahmen, insb. seit der Nachkriegszeit, die u. a. den Verlust des bauzeitlichen Empfangsgebäudes oder der südlichen Stützmauer mit sich brachten, bildet das Ensemble des Barmbeker Bahnhofs noch heute ein anschauliches Zeugnis des frühen Schienenbaus in Hamburg. Als Kombination von ursprünglich U- und Vorortbahn (später S-Bahn, außerdem später auch Busverkehr) besaß der Barmbeker Bahnhof schon früh eine herausgehobene Bedeutung als Umsteigebahnhof, die durch die Erweiterung um den Strang der Walddörferbahn ab 1918 noch gesteigert wurde und die die rasante Entwicklung Hamburgs zur Großstadt, insb. seit dem späten 19. Jahrhundert, durch die Aufsiedelung rand- und vorstädtischer Bereiche spiegelt. In bauhistorischer Hinsicht stellen die Bestandteile des Ensembles zeittypische und anschauliche Beispiele der Bautätigkeit im Sektor Schienenverkehr dar.

5.10 Oberflächenentwässerung

Entsprechend der wasserwirtschaftlichen Zielsetzung, Niederschlagswasser möglichst im Einzugsgebiet zu belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abzuleiten, sollte das durch die zusätzliche Bodenversiegelung vermehrt anfallende Oberflächenwasser möglichst zur Versickerung gebracht werden.

Auf den Flächen, die sich für die Versickerung von Niederschlagswasser eignen (versickerungsfähiger Untergrund und frei von Altlastverdacht), könnten Entsiegelungsmaßnahmen vorgenommen werden, z.B. auf privaten Parkplätzen und auf Gehwegen. Als weitere Maßnahme könnte auch Dachflächenwasser in Rigolen unter Gehwegen zur Versickerung gebracht werden. Damit könnte ein Teil des Niederschlagswassers dem Wasserhaushalt wieder zugeführt werden und zu einer Entlastung des Mischwassersieles führen.

Falls eine Versickerung nicht möglich ist, sollte das anfallende Oberflächenwasser zur Entlastung des Sieternetzes durch geeignete technische Anlagen zurückgehalten und bei Bedarf genutzt werden. Überschusswasser kann gedrosselt und zeitlich verzögert nach Maßgabe der zuständigen Stelle in das Sieternetz eingeleitet und damit die vorhandenen Siele entlastet werden.

Für alle Baugebiete ist ein Nachweis über den Verbleib des Oberflächenwassers im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

In § 2 Nummer 15 ist festgesetzt, dass im Wohngebiet die Fahr- und Gehwege sowie ebenerdige Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Diese Festsetzung dient der Minderung der Bodenversiegelung und trägt insbesondere bei geeigneter Gefälleausbildung zur Teilversickerung der Niederschläge im Gebiet bei. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung werden damit ausgeschlossen, um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern und die Versiegelung des Bodens auf ein ökologisch vertretbares Maß zu reduzieren. Die Befestigung verhindert die Versickerung von Regenwasser, verringert die natürliche Verdunstung, verschlechtert die Wasserversorgung von Bäumen sowie Sträuchern und zerstört Lebensraum für Tiere und Pflanzen an der Erdoberfläche und im Boden.

5.11 Baumschutz- und Begrünungsmaßnahmen sowie Artenschutz

5.11.1 Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und geschützte Bäume und Hecken. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369).

Die Baumschutzverordnung findet keine Anwendung für Verkehrssicherungsmaßnahmen im Sicherheitsbereich der Bahntrasse.

Im Zuge der Überbauung der städtischen Parkplatzanlage werden fast alle auf dieser Fläche vorhandenen Bäume entfallen. Die Bäume stehen auf öffentlichem Grund und befinden sich im Eigentum der Stadt. Einige junge Bäume können verpflanzt werden. Diese Bäume werden vorrangig im Umfeld des Plangebietes auf öffentlichen Grund umgesetzt (s. auch Umweltbericht 4.2.5.2).

5.11.2 Begrünungsmaßnahmen

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

Im Plan ist ein Baum vor der rückwärtigen Giebelwand einer Wohngebäudezeile zum Erhalt festgesetzt. Der Baum verdeckt die fensterlose Fassade der Giebelwand und hat die Höhe des viergeschossigen Wohngebäudes mit Satteldach. Das Erhaltungsgebot soll dazu beitragen, dass der Übergang zwischen der Wohnbebauung und dem Bauvolumen des geplanten Büro- und Geschäftsgebäudes visuell aufgelockert und abgestuft wird. Der dargestellte Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen im Bereich des erhaltenswerten Baumes soll u.a. eine Inanspruchnahme der Fläche durch eine Tiefgarage und sonstige bauliche Maßnahmen unterbinden und den Weiterbestand des erhaltenswerten Baumes durch eine offene Vegetationsfläche sichern.

Im Planbild ausgewiesen sind 4 Anpflanzgebote für Einzelbäume, die die unterschiedlichen Gebäudehöhen zwischen Wohn- und Kerngebiet optisch abstufen und Verkehrsflächen gegenüber der Wohnnutzung abschirmen sollen.

Im Planbild ist ein Flächenanpflanzgebot für Bäume und Sträucher festgesetzt. Mit diesem Anpflanzgebot wird sichergestellt, dass ein weicher Übergang und eine Abschirmung von der Wohnbebauung zum Kerngebiet geschaffen werden und die Übergangszone zwischen Wohn- und Kerngebiet angemessen gestaltet werden kann.

In § 2 Nummer 12 ist festgesetzt, dass für den nach der Planzeichnung zu erhaltenden Baum und für die anzupflanzenden Bäume und Sträucher bei Abgang Ersatzpflanzungen so vorzunehmen sind, dass der Umfang und der Charakter der Pflanzung erhalten werden. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen sowie Bodenbefestigungen im Kronenbereich der festgesetzten Bäume unzulässig. Diese Festsetzung gilt für Einzelbäume, flächige Baum- und Strauchpflanzungen gemäß Planbild und für Baum- und Strauchpflanzungen gemäß § 2 Nummer 11.

Die Ersatzpflanzverpflichtung stellt sicher, dass bei natürlichem Abgang ein neues Gehölz am gleichen Standort gepflanzt und die damit verbundene städtebauliche Funktion an dieser Stelle dauerhaft erfüllt wird. Geländeabgrabungen, Aufhöhungen und Bodenbefestigungen außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind im Kronenbereich von festgesetzten Bäumen ausgeschlossen, um die Bäume langfristig und in gesundem Zustand zu erhalten.

In § 2 Nummer 13 ist festgesetzt, dass für festgesetzte Baum- und Strauchpflanzungen standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden sind. Für anzupflanzende Bäume sind großkronige Bäume zu setzen, die einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Für Strauchpflanzungen sind Sträucher mit einer Mindesthöhe von 1 m zu verwenden, und je 2 m² ein Strauch zu pflanzen.

Die Verwendung standortgerechter Gehölzarten ist vorgesehen, damit sich die Anpflanzungen an dem jeweiligen Standort optimal entwickeln können. 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. Die festgesetzten Pflanzgrößen für Bäume und Sträucher und die Pflanzdichte sorgen dafür, dass bereits in kurzer Zeit die angestrebte ökologische, gestalterische und lokalklimatische Wirkung der Anpflanzung erreicht werden kann.

Nach § 2 Nummer 10 sind nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen mit einem mindestens 80 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Baumpflanzungen vorgenommen werden, muss auf einer Fläche von 12 m² je Baum die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus 1 m betragen.

Ein mindestens 80 cm starker durchwurzelbarer Substrataufbau soll eine ausreichende Wurzeltiefe und Wasserversorgung für eine dauerhafte Begrünung mit Gehölzen ermöglichen. Die Stärke des Substrataufbaus trägt zur Wasserrückhaltung bei allseitiger baulicher Einfassung des Substrataufbaus bei. Für Baumpflanzungen, zum Beispiel auch als Ersatz für zu fallende Bäume, ist ein mindestens 1 m starker Bodenauftrag erforderlich. Die Bepflanzung der Decken von Tiefgaragen schafft Ersatzlebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt und trägt zum kleinklimatischen Ausgleich bei Temperaturextremen und zur Rückhaltung von Niederschlagswassers bei.

In § 2 Nummer 11 ist geregelt, dass in den Wohngebieten 15 vom Hundert der Grundstücksflächen dicht mit Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen sind.

Damit wird sichergestellt, dass eine Mindestbegrünung der Grundstücke vorgenommen wird. Die Bepflanzung soll insbesondere auf nicht unterbauten Grundstücksflächen hergestellt werden; soweit diese nicht genügend Platz bieten, kann sie auch mit der entsprechenden Substratauflage auf Tiefgaragen realisiert werden (siehe dazu Begrünung von Tiefgaragen § 2 Nummer 9). An der Hufnerstraße im Bereich der Eckgrundstücke (Flurstücke 3328 und 3058) mit der festgesetzten GRZ von 0,9 und der Flurstücke 3327 und 3057 mit der GRZ 07, kann das Anpflanzgebot aufgrund der Bestandssituation und der weiterhin gewollten städtebaulichen Dichte und der geringen Grundstückgröße angemessen reduziert werden.

Die genannten Festsetzungen lassen eine -der Eigentumsgarantie entsprechende- bauliche Nutzung nach wie vor zu.

In § 2 Nummer 18 ist festgesetzt, dass Im Kerngebiet sind Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 5 m beträgt sowie fensterlose Fassaden mit Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen; je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden.

Die Fassadenbegrünung soll dazu beitragen im Bereich hoher baulicher Dichte gestalterisch wirkungsvolles Grünvolumen zu schaffen und zur Durchgrünung und Grünvernetzung des Gebietes beitragen.

In § 2 Nummer 14 ist festgesetzt, dass in den Baugebieten die bis 20 Grad geneigten Dachflächen der ein- bis fünfgeschossigen Gebäude und Gebäudeteile mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen sind. Von einer Begrünung kann nur in den Bereichen abgesehen werden, die als Terrassen, der Belichtung, Be- und Entlüftung oder der Aufnahme von technischen Anlagen dienen.

Diese Begrünungsfestsetzung gilt für die bis zu 20 Grad geneigten Dachflächen der ein- bis fünfgeschossigen Gebäude und Gebäudeteile einschließlich möglicher Staffelgeschosse. Diese Regelung dient dazu, mit der Begrünung die einsehbaren Dachflächen in den Baugebieten zu beleben und die gestalterische Einbindung der Gebäude in die Umgebung zu unterstützen. Zudem soll durch die Dachbegrünung ein ökologischer Ausgleich für die hohe Versiegelung im Kerngebiet geschaffen werden. Die Begrünung von Dachflächen schafft stadttökologisch wirksame Vegetationsflächen, die Ersatzlebensräume und Teillebensräume für Tiere wie Insekten und Vogelarten bieten und trägt in Verbindung mit Biotopstrukturen der Umgebung zu einer Vernetzung von Lebensräumen im Stadtgebiet bei. Die Begrünung mindert den Aufheizeffekt von Dachflächen und gleichfalls den Heizbedarf der Gebäude, verzögert den Abfluss von Niederschlagswasser und mindert die Abflussquote. Für die Wirksamkeit der Dachbegrünung ist eine entsprechende Mindeststärke des Substrataufbaus erforderlich, die eine Begrünung auch mit Gräsern und Stauden ermöglicht. Ausgenommen von der Begrünung sind die erforderlichen Flächen für Terrassen sowie Bereiche, die der Belichtung, der Be- und Entlüftung und der Aufnahme technischer Anlagen dienen. Die Gewinnungsanlagen von Sonnenenergie sind mit der Dachbegrünung kombinierbar und erhöhen deren Wirkungsgrad.

5.11.3 Maßnahmen zum Artenschutz

In § 2 Nummer 16 ist festgesetzt, dass im Kerngebiet auf den Flurstücken 3059, 3375 und 2983 der Gemarkung Barmbek an den nach Süden oder Osten ausgerichteten Fassaden künstliche Höhlen für Fledermäuse anzubringen und dauerhaft zu unterhalten sind. Es sind insgesamt mindestens 10 Fledermausfassaden-Flachkästen oder 3 Fledermaus- Fassadengroßquartiere vorzusehen.

Die Maßnahme ist Ausgleich für den Verlust von potenziellen Fledermausquartieren in alten Dachstühlen und an Gebäuden und dient der Stabilisierung und dem Fortbestand potenzieller Fledermausvorkommen. Die künstlichen Fledermausquartiere können an benachbarte oder neue Gebäudefassaden und an Dachaufbauten angebracht und gestalterisch eingebunden werden. Sie können als FCS-Maßnahme (Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population, die erst nach dem Verlust wirksam wird) zeitgleich mit dem Neubauvorhaben eingerichtet werden.

In § 2 Nummer 17 sind im Kerngebiet auf den Flurstücken 3059, 3375 und 2983 an den nach Süden und Osten ausgerichteten Fassaden künstliche Nisthilfen für Vögel anzubringen und dauerhaft zu unterhalten. Es sind insgesamt 3 Stück Sperlingsmehrfachquartiere, 4 Stück Nischenbrüterhöhlen und 5 Stück Mauerseglerhöhlen vorzusehen.

Die Maßnahmen sind Ausgleich für den Verlust von potenziellen Vogelbrutplätzen an Gebäuden und dienen der Stabilisierung und dem Fortbestand potenzieller Artenbestände.

Die künstlichen Nisthilfen können an benachbarte oder neue Gebäudefassaden und an Dachaufbauten angebracht und gestalterisch eingebunden werden. Sie können als FCS-Maßnahme zeitgleich mit dem Neubauvorhaben eingerichtet werden.

5.12 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert am 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1809, 1841).

Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

6. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft

Die Festsetzungen im Plangebiet ermöglichen eine geringe Nachverdichtung der Wohnbebauung, die zu einem Abbruch vorhandener Gebäude und Überbauung bisher nicht bebauter Flächen führen kann. Werden Vegetationsflächen in Bauflächen umgewandelt, sind grundstücksbezogen Gehölzanpflanzungen mit Bäumen und Sträuchern und diese vorzugsweise in den nicht unterbauten Bereichen des betroffenen Grundstücks vorzunehmen, Die mit Tiefgaragen unterbauten Flächen sind zu begrünen, sodass insgesamt neue und strukturreiche Ersatzlebensräume für Tier und Pflanzen geschaffen werden. Als Ausgleich für die Beeinträchtigung der Bodenfunktion durch Bodenversiegelung sind Fahr- und Gehweg in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen (natürliche Wasserversickerung und Wasserrückhaltung).

Bei der Überbauung der bereits weitgehend versiegelten öffentlichen Parkplatzflächen entfallen die gehölzbestandenen Grünstreifen. Der Verlust an Vegetationsflächen durch das neue Planrecht ist quantitativ und qualitativ gering. Ein Ausgleichserfordernis entsteht nicht. Die vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung sowie Anpflanzgebote für Bäume und Sträucher tragen in unterschiedlicher Weise zur Durchgrünung des baulich stark verdichteten Gebietes und zur Einbindung der Neubebauung in das vorhandene Umfeld bei.

Naturschutzfachliche Gesamtbeurteilung

Die Bauflächenausweisungen verursachen keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die als Eingriff im Sinne des § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 21. Januar 2013 (S. 95, 99) zu werten sind. Die Zunahme versiegelter Flächen durch das neue Planrecht ist aufgrund des bereits hohen Versiegelungsgrades gering. Mit den Grünfestsetzungen können die durch die bauliche Entwicklung bedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushalts gemildert werden. Der Verlust potenzieller Fortpflanzungsstätten für Brutvögel und Fledermäuse wird durch die Bereitstellung künstlicher Nisthilfen und Fledermaushöhlen ausgeglichen. Ein weiteres Ausgleichserfordernis ist nicht gegeben.

Bei der Entnahme von Bäumen sind die Regelungen der Hamburgischen Baumschutzverordnung anzuwenden.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

8. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für den Bereich des Plangebietes werden folgende Pläne aufgehoben:

Durchführungsplan D 273 vom 21.05.1958 (GVBl. 1958 S.167),

Baustufenplan Barmbek-Nord vom 04.03.1955

9. Flächen- und Kostenangaben

9.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 61.391 m² groß. Davon entfallen auf:

Straßenverkehrsflächen ca. 20.730 m²

Bahnflächen ca. 22.890 m²

9.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.