

Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans

- Aktualisierung der Schnellbahnanbindung von Bramfeld -

1 Anlass und Ziel der Planung

Anlass für die Änderung des Flächennutzungsplans ist die von der Hamburgischen Bürgerschaft bestätigte Planung zur U-Bahnlinie U5-Ost. Das Änderungsverfahren ist notwendig, da der Flächennutzungsplan eine abweichende Plantrasse zur Erschließung von Steilshoop und Bramfeld enthält. Diese Linienführung war in ähnlicher Form bereits Bestandteil des Aufbauplans der Freien und Hansestadt Hamburg von 1960 und wurde bei Aufstellung des Flächennutzungsplans 1973 in diesen übernommen. Dabei erfolgte die Darstellung unter dem Vorbehalt einer späteren Prüfung. Diese Prüfung wurde im Rahmen des Fachplanungsverfahrens in mehreren Schritten zwischen 2014 und 2018 durchgeführt. Dabei wurde die im Flächennutzungsplan dargestellte Plantrasse verworfen.

Die U-Bahnlinie U5-Ost soll von der Endstation am Bramfelder Dorfplatz über Steilshoop, Nordheimstraße, Sengemannstraße bis in die City-Nord verlaufen. Mit Beschluss vom 13. Juni 2018 hat die Hamburgische Bürgerschaft mehrheitlich ihr Einvernehmen mit dieser vom Flächennutzungsplan abweichenden Trasse bekundet und einstimmig den Senat ersucht, ein entsprechendes Änderungsverfahren einzuleiten.

Mit der Darstellung der neuen Trasse im Flächennutzungsplan sind weitere Änderungen verbunden: Die an der aus dem Flächennutzungsplan zu entfernenden Plantrasse, nördlich der Steilshooper Allee an der Osterkirche dargestellten „Flächen für Bahnanlagen“ stehen nicht mehr in einem räumlichen oder funktionalen Zusammenhang mit dem Schnellbahnnetz, die Darstellung im Flächennutzungsplan soll entsprechend der tatsächlichen Wohn- und Freiflächennutzung angepasst werden. Außerdem ist im Nordwesten des Gleisdreiecks Alsterdorf, nördlich der Einrichtung des Kinder- und Jugendnotdienstes an der Feuerbergstraße, eine neue Betriebswerkstatt für die U-Bahn geplant. Dementsprechend soll hier die Darstellung von „Grünflächen“ in „Flächen für Bahnanlagen“ geändert werden.

Darüber hinaus soll im Zuge der Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich der Fuhlsbüttler Straße an der bestehenden Trasse der U3, zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße, eine zusätzliche Haltestelle dargestellt werden.

2 Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage der Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635).

Das Planänderungsverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss F03/18 vom 04. Dezember 2018 (Amtl. Anz. S. 2699) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung haben nach den Bekanntmachungen vom 16. Oktober 2018 und XX. Monat 201X (Amtl. Anz. 2018 S. 2447, 201x S. xxx) stattgefunden.

3 Bisheriger Inhalt des Flächennutzungsplans

Die bisher im Flächennutzungsplan (FNP) dargestellte Schnellbahntrasse nach Bramfeld soll aus dem Flächennutzungsplan entfernt werden. Diese zweigt südlich der Haltestelle Barmbek von der Trasse der U3 nach Norden ab und durchquert in einem S-förmigen Bogen die Stadtteile Barmbek-Nord mit der Darstellung von Haltestellen an der Rungestraße und am Schwalbenplatz sowie Steilshoop und Bramfeld. Dieser Teil des Änderungsbereiches endet an der im FNP dargestellten Haltestelle an der Straße Heukoppel, angrenzend an die Osterbek-Landschaftsachse. Dabei trifft der FNP keine Aussage zur Frage einer ober- oder unterirdischen Führung der Schnellbahntrasse.

Die Änderung umfasst darüber hinaus die nördlich der Steilshooper Allee an der Osterkirche gelegene Darstellung „Fläche für Bahnanlagen“ (ca. 0,5 ha) sowie den nordwestlichen Bereich des Gleisdreiecks in Alsterdorf mit der bisherigen Darstellung „Grünflächen“ (ca. 1,5 ha).

Darüber hinaus sollen im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans die folgenden Symboldarstellungen entfernt werden:

- Das Symbol „Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst“ an der Stelle der ehemaligen Oberpostdirektion in der City-Nord, da die Funktion mittlerweile entfallen ist.
- Das Symbol „Justizvollzugsanstalt“ an der Feuerbergstraße, eine Vollzugsanstalt gab es an dieser Stelle zuletzt nicht und ist auch künftig nicht geplant. Von 2003 bis 2008 bestand hier eine geschlossene Unterbringung des Jugendstrafvollzuges.
- Die Symbole „P+R“ Rübenkamp/ AK Barmbek, „P+R“ Steilshoop und „P+R“ südlich Bramfelder Dorfplatz, da keine Flächen für eine Realisierung zur Verfügung stehen und auf Grund der Nähe zur inneren Stadt gemäß des P+R Entwicklungskonzeptes nicht geplant sind.

Folgende weitere Informationen können dem Beiblatt „Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen und Vermerke“ entnommen werden:

- Richtfunktrasse: Die Änderungsbereiche und die Schnellbahntrasse liegen teilweise unter Richtfunktrassen, die jeweils verschiedene maximale Bauhöhen zulassen.
- Bauschutzbereich des Flughafen Hamburg: Die Änderungsbereiche liegen in den Bauschutzbereichen gemäß §12 und §17 Luftverkehrsgesetz.
- Hochspannungs-Freileitung: Die neue Schnellbahntrasse kreuzt eine 110kV-Freileitung.

4 Inhalt des geänderten Flächennutzungsplans

Die alte Plantrasse der Schnellbahnanbindung von Bramfeld wird aus dem Flächennutzungsplan entfernt.

Die neue Trasse der U5-Ost wird in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Diese verläuft von der City-Nord nach Bramfeld. Der Trassenabschnitt zwischen City Nord und Sengelmannstraße ist bereits im Flächennutzungsplan enthalten. Ergänzt wird die Teilstrecke ab der bestehenden Station Sengelmannstraße über die künftigen Stationen Nordheimstraße und Steilshoop bis zur vorgesehenen Endstation am Bramfelder Dorfplatz. Die im FNP dar-

gestellte Fortführung der Trasse nach Bramfeld-Karlshöhe wird beibehalten und an die neue Trasse der U5-Ost angeschlossen.

Der Änderungsbereich nordöstlich der Kreuzung Bramfelder Chaussee und Steilshooper Allee wird als „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ dargestellt. Im nordwestlichen Bereich des Gleisdreiecks in Alsterdorf werden „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt.

Zudem wird an der Trasse der U3, zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße, eine neue Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße dargestellt.

5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Standortalternativen)

Die im Rahmen der Fachplanung entwickelte Trassenführung, die mit dieser Änderung in den Flächennutzungsplan aufgenommen wird, ist das Ergebnis eines mehrstufigen Auswahlprozesses (Variantenuntersuchung), in dem verschiedene Trassenvarianten und Untervarianten hinsichtlich ihres Nutzens, ihrer Realisierbarkeit und der prognostizierten Kosten geprüft und gegeneinander abgewogen wurden.

Im Rahmen der „Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzentwicklung“ (2014) wurden zunächst im gesamten Stadtgebiet im Rahmen einer Potentialanalyse Bereiche identifiziert, die noch nicht über das Schnellbahnnetz erschlossen sind. Dabei wurden unter anderem die Einwohnerzahlen, die Zahl der Erwerbstätigen, Nahversorgungs-/ Zentren- und Bildungsstandorte sowie die Erreichbarkeit, Reisezeit und potentielle Nachfrage zu Grunde gelegt. Auf dieser Basis wurden mehrere mögliche Trassenvarianten zur Erschließung von Steilshoop und Bramfeld betrachtet.



Abb. 1: Skizze der untersuchten Trassenvarianten.

Für die Linienführung der neuen Trasse ist eine Anbindung an das vorhandene Schnellbahnnetz und die Innenstadt zwingend erforderlich, um auch für die Einwohner der neu erschlossenen Gebiete eine optimale Verknüpfung mit dem vorhandenen Netz zu schaffen.

Die Planung und Realisierung der U-Bahnlinie U5 kann auf Grund des Umfangs des Vorhabens nur abschnittsweise erfolgen. Bei der Betrachtung der verschiedenen Trassenvarianten wurden die entsprechenden möglichen Folgeabschnitte mit berücksichtigt, da sich daraus die Anknüpfungspunkte für die Fortführung als Zwangspunkte ergeben. Diese Prämissen schränken die Zahl der möglichen Varianten bereits ein.

Im Rahmen der Konzeptstudie wurden für die U5-Ost vier Streckenvarianten geprüft, die entweder an der Haltestelle Borgweg oder am Bahnhof Barmbek die Ringlinie der U3 kreuzen und in einem nächsten Planungsabschnitt östlich der Alster weiter zum Hauptbahnhof führen. (Vgl. Abb. 1)

1. Mit der roten Trassenvariante wäre die bisher in Wandsbek-Gartenstadt endende U3 über Bramfeld nach Steilshoop verlängert worden. Die Linienführung wäre dabei sehr umwegig. Zudem musste eine entsprechende Ausfädelung aus den bestehenden U-Bahn-Anlagen mit dem notwendigen Überwerfungs- und anschließendem Rampenbauwerk aus baulichen Gründen ausgeschlossen werden.
2. Die gelbe Trassenvariante stellt in Kombination mit Variante Grün eine Anbindung von Bramfeld und Steilshoop über Barmbek Nord an die Haltestelle Borgweg her, unter Verzicht auf einen Übergang zur U1 und einer Erschließung der City Nord. Diese Variante stellt keine gute Verkehrsbeziehung her und wurde auf Grund der prognostizierten geringen Nachfrage verworfen.
3. Die grüne Trassenvariante entspricht in etwa der ehemaligen Trasse des Flächennutzungsplanes über Schwalbenplatz und Elligersweg bis zum Bahnhof Barmbek. Die für die Flächennutzungsplantrasse vorgesehene Abzweigung aus dem Bestandsnetz zwischen Barmbek und Dehnhaide musste aufgrund der gestiegenen Fahrgastnachfrage und dem bereits engen Takt auf der U3-Ringlinie ausgeschlossen werden, da es ansonsten zu einem Kapazitätsengpass auf der U3 zwischen Dehnhaide und Berliner Tor käme. Eine Weiterführung der grünen Trasse im Bereich des Osterbekkanals über Uhlenhorst/ Winterhunde wurde jedoch zunächst als realisierbar erachtet.
4. Für die Trassenführung über City Nord und Sengelmanstraße wurden im Rahmen der Konzeptstudie zunächst drei Untervarianten betrachtet (blau). Der Untervariante 3 ist dabei die fehlende Anknüpfung an die U-Bahnhaltestelle Sengelmanstraße entgegenzuhalten. Die fehlende Umsteigebeziehung zur S-Bahnhaltestelle Rübenkamp wurde im Rahmen der Konzeptstudie der Untervariante 1 entgegengehalten. Die Untervariante 2 wurde vorbehaltlich weiterer Prüfung zunächst favorisiert, ohne sich im Rahmen der Konzeptstudie final festzulegen. Die weitere Prüfung ergab, dass die prognostizierten Umsteigerzahlen zwischen der S-Bahn und der U5 am Rübenkamp jedoch deutlich niedriger liegen, als zunächst angenommen. Daher wurde unter Verzicht auf diese Umsteigemöglichkeit eine direktere Linienführung zwischen Steilshoop und Sengelmanstraße bevorzugt. Mit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Nordheimstraße ist sie ca. 1,2 km kürzer. Somit ist sie kostengünstiger und hat deutliche Fahrzeitleistungs Vorteile für alle Fahrgäste aus Bramfeld und Steilshoop. Trotz der geringeren Erschließungswirkung in Barmbek-Nord können mit dieser Untervariante insgesamt mehr Fahrgäste für den ÖPNV (Schnellbahn und Bus) gewonnen werden.

Die Streckenführungen über Barmbek (blau) und über Sengelmannstraße (grün) wurden im Rahmen einer Nachfrageprognose („Nachfrageprognosen zum langfristigen Netzausbau der Hamburger U-Bahn“, 2015) miteinander verglichen. Hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen, der Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr, der eingesparten Pkw Betriebsleistung und der Reisezeitdifferenzen wird die Streckenführung über die City-Nord und Borgweg als günstiger eingeschätzt, als die Trassenvariante mit Anschluss an den Bahnhof Barmbek.

In Bramfeld wurde aufgrund der baulichen Gegebenheiten, der besseren Einwohnererschließung sowie des optimalen Übergangs zum Busverkehr eine Haltestellenlage am Bramfelder Dorfplatz gewählt, nicht wie vormals im Flächennutzungsplan vorgesehen an der Osterkirche.

Die neue Schnellbahntrasse soll im Wesentlichen unterirdisch verlaufen. Nur ein Abschnitt zwischen der Sengelmannstraße und dem Ostrand des Gleisdreiecks Alsterdorf wird oberirdisch verlaufen. Eine Realisierung einer weitgehend oberirdischen Streckenführung, wie es für die alte Planstrecke vorgesehen und z.T. auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gesichert wurde, ist im bestehenden Stadtgefüge nicht realistisch.

Die Standortwahl für die Betriebswerkstatt wird durch die gewählte Trassenführung wesentlich mitbestimmt. Der Standort muss entlang des Linienweges des ersten Abschnittes der neuen U-Bahn-Linie U5 liegen, bzw. von der neuen Trasse aus erreichbar sein. Der Bau von längeren, eigenständig geführten Zuführgleisen wäre jedoch mit weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Zudem muss die Betriebswerkstatt aus Gründen des Arbeitsschutzes oberirdisch liegen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung der Fachplanung wurden vier alternative Standorte betrachtet.

Zwei der betrachteten Alternativstandorte liegen an der aus dem Flächennutzungsplan entfallenden Plantrasse: an der Steilshooper Allee südlich des Bramfelder Sportvereins bzw. westlich der Bramfelder Chaussee auf einer Freifläche zwischen den Straßen Osterkirchstieg und Glindwiese. Diese wären nur über eine 850m, bzw. 350m lange Betriebsstrecke erreichbar. Maßgeblich für die Entscheidung gegen diese Standorte sind zudem die unmittelbare Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung sowie die Erheblichkeit des Eingriffes in den Grünzug und das Landschaftsbild.

Der dritte alternative Standort an der Gründgensstraße, westlich der Seebek grenzt zwar an die geplante Trasse der U5. Auf Grund der unterirdischen Lage der Trasse in diesem Bereich wären hier jedoch aufwändige Ausfädelungs- und Rampenbauwerke notwendig. Auch hier sprechen die unmittelbare Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung sowie die Erheblichkeit des Eingriffes in den Grünzug und das Landschaftsbild gegen diese Alternative. Hinzu käme ein dauerhafter Verlust von Kleingärten.

Mit der Wahl des Standortes der Betriebswerkstatt im Gleisdreieck ist zwar ein erheblicher Eingriff in den dortigen Baumbestand verbunden. Die Fläche ist jedoch bereits von Schienenwegen umfasst, die unmittelbare Nähe zu den Trassen der U1 und der im Gleisdreieck oberirdisch verlaufenden U5 ist vorteilhaft. Die gehölzbestandene Fläche ist zwar unbebaut, aber nicht frei zugänglich und entsprechend nicht direkt als Freiraum erlebbar. Neben der Nachbarschaft zu schutzwürdigen Nutzungen (Klinik, Kinder- und Jugendnotdienst, einzelne Wohnnutzungen) grenzt die Fläche auch an verwandte Nutzungen der Bahninfrastruktur (S-Bahnwerk Ohlsdorf). Vor diesem Hintergrund ist der Standort im Gleisdreieck insgesamt als gut geeignet zu bewerten.

Eine geplante Waschanlage soll angrenzend an den Busbetriebshofes im südlichen Bereich des Gleisdreiecks realisiert werden. Für die vorgesehene Betriebswerkstatt ist hier jedoch nicht genug Fläche vorhanden.

Der Baustufenplan Fuhlsbüttel/ Alsterdorf/ Gross-Borstel/ Ohlsdorf sieht für die Flächen nördlich der Feuerbergstraße bereits Verkehrsflächen bzw. Bahnflächen vor.

6 Umweltbericht

6.1 Inhalt und Ziele der Planänderung

Der Änderungsbereich umfasst zum einen die derzeit noch im Flächennutzungsplan dargestellte Schnellbahntrasse nach Bramfeld. Diese zweigt südlich der Haltestelle Barmbek von der Trasse der U3 nach Norden ab und durchquert in einem S-förmigen Bogen die Stadtteile Barmbek-Nord mit Haltestellen an der Rungestraße und am Schwalbenplatz sowie Steilshoop und Bramfeld. Dieser Teil des Änderungsbereiches endet an der im FNP dargestellten Haltestelle an der Straße Heukoppel, angrenzend an die Osterbek-Landschaftsachse.

Darüber hinaus wird die neue Trasse der U5-Ost in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Diese verläuft von der City-Nord nach Bramfeld. Der Trassenabschnitt zwischen City Nord und Sengelmannstraße ist bereits im Flächennutzungsplan enthalten. Ergänzt wird die Teilstrecke ab der bestehenden Station Sengelmannstraße über die künftigen Stationen Nordheimstraße und Steilshoop bis zur vorgesehenen Endstation am Bramfelder Dorfplatz. Die im FNP dargestellte Fortführung der Trasse nach Bramfeld-Karlshöhe wird beibehalten und an die neue Trasse der U5-Ost angeschlossen.

In den Änderungsbereich aufgenommen werden darüber hinaus die nordöstlich der Kreuzung von Bramfelder Chaussee und Steilshooper Allee gelegene Darstellung „Fläche für Bahnanlagen“ (ca. 0,5 ha). Hier wird die Darstellung bestandsgemäß in „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ geändert.

Zudem wird die Darstellung im nordwestlichen Bereich des Gleisdreiecks in Alsterdorf (ca. 1,5 ha) von „Grünflächen“ in „Flächen für Bahnanlagen“ geändert, hier ist die Einrichtung einer Betriebswerkstatt vorgesehen.

Darüber hinaus sollen im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans die folgenden Symboldarstellungen entfernt werden:

- Das Symbol „Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst“ an der Stelle der ehemaligen Oberpostdirektion in der City-Nord, da die Funktion mittlerweile entfallen ist.
- Das Symbol „Justizvollzugsanstalt“ an der Feuerbergstraße, eine Vollzugsanstalt gab es an dieser Stelle zuletzt nicht und ist auch künftig nicht geplant. Von 2003 bis 2008 bestand hier eine geschlossene Unterbringung des Jugendstrafvollzuges.
- Die Symbole „P+R“ Rübenkamp/ AK Barmbek, „P+R“ Steilshoop und „P+R“ südlich Bramfelder Dorfplatz, da keine Flächen für eine Realisierung zur Verfügung stehen und auf Grund der Nähe zur inneren Stadt das ÖPNV-Angebot ausreichend gut ist.

Zudem wird an der Trasse der U3, zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße, vorbehaltlich einer fachplanerischen Prüfung, eine neue Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße dargestellt.

6.2 Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet

Von Bedeutung sind regelhaft insbesondere die Ziele des Landschaftsprogramms. Das Landschaftsprogramm bildet jedoch nur bestehende, oberirdische und bereits planfestgestellte Plantrassen ab.

Derzeit stellt das Landschaftsprogramm im oberirdisch geplanten Streckenabschnitt der U5-Ost, im Bereich der Flächennutzungsplanänderung zwischen Sengelmanstraße und dem östlichen Gleisdreieck die Milieus „Gleisanlage, oberirdisch“, „Gewerbe/Industrie und Hafen“ dar. Im nördlichen Gleisdreieck, bei der geplanten Betriebswerkstatt stellt das Landschaftsprogramm „Öffentliche Einrichtung“ und „Grünanlage, eingeschränkt nutzbar“ dar.

Das Landschaftsprogramm formuliert insbesondere die folgenden Entwicklungsziele:

- Umweltfreundliche Pflege und Unterhaltung von Gleisanlagen und ihren Randbereichen;
- Erhalt begrünter Flächenanteile;
- Ausreichende Durchgrünung der Gebiete, Entsiegelungen unter Beachtung des Grundwasserschutzes;
- Reduzierung von Umweltbelastungen;
- Sicherung und Entwicklung von Grünanlagen und Einbindung in das Freiraumverbundsystem;
- Erschließung der Grün- und Freiflächen für die Öffentlichkeit, Einbindung in das System der Grünverbindungen und Landschaftsachsen;
- Förderung von Fassaden-, Dach- und Hofbegrünung.

Die nachfolgende Tabelle stellt die in weiteren Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Plan von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange berücksichtigt wurden, dar:

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Mensch	16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) TA Lärm	Minderungsmaßnahmen auf der Ebene der Fachplanung
Luft	Luftreinhalteplan Hamburg 2017 - Ausbau des ÖPNV	- Umsetzung der Zielvorgabe
Klima	Klimagutachten Hamburg 2012 - Luftaustausch mit der Umgebung erhalten	- Prüfen von Beachtlichkeit und Minderungsmaßnahmen auf der Ebene der Fachplanung
	Hamburger Klimaplan (Drs. 21/2521) - Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger	- Umsetzung der Zielvorgabe
Fläche	§1a Absatz 2 Satz 1 BauGB: Vorrang der Innenentwicklung	Erschließung des bestehenden Siedlungsbereiches durch das Schnellbahnnetz
Boden	BBodSchG (Bundesbodenschutzge-	

Schutzgut/Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
	setz) - Sicherung der Bodenfunktionen	- Minderungsmaßnahmen auf der Ebene der Fachplanung
Wasser	Regenwasserinfrastrukturanpassung (RISA) Hamburg - Dezentrales Regenwassermanagement	- Ggf. Minderungsmaßnahmen auf der Ebene der Fachplanung
Pflanzen und Tiere	BNatSchG, HmbBNatSchAG, Hamburgische Baumschutzverordnung - Baumerhalt	- Minderungsmaßnahmen auf der Ebene der Fachplanung

6.3 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes und Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Die ca. 1,5ha große, gehölzbestandene Fläche der geplanten Betriebswerkstatt im Gleisdreieck liegt innerhalb des 2. Grünen Rings und ist Bestandteil des grünen Netzes. Laut Biotopkartierung handelt es sich um einen „Laubforst aus heimischen Arten“. Eine Teilfläche wurde vormals als „Halbruderale Gras- und Staudenflur feuchter Standorte“ kategorisiert, mittlerweile ist diese auch von Gehölzen überwuchert. Geschützte Biotope sind nicht vorhanden, die Fläche ist unversiegelt. Der vorhandene Gehölzbestand bietet einen geeigneten Lebensraum für Vögel und Fledermäuse sowie für waldbewohnende Kleinsäugetiere und Wirbellose. Aufgrund der Biotopstrukturen und der zentralen Lage im Stadtraum sind im Wesentlichen Vorkommen von allgemein verbreiteten und wenig spezialisierten Tierarten im Plangebiet zu erwarten.

Auf Grund der fehlenden öffentlichen Zugänglichkeit der Fläche steht sie für eine Freizeit- oder Erholungsnutzung nicht zur Verfügung. Sichtbezüge von der umliegenden Wohn- und Gemeinbedarfsbebauung in das Gleisdreieck sind sehr eingeschränkt bis nicht vorhanden. Die Bedeutung des Gleisdreiecks für das Landschaftsbild ist gering. Auf Grund der Lage innerhalb des Gleisdreiecks, zwischen den Trassen der U- und S- sowie der Güterumgebungsbahn ist die Fläche bereits stark vom Schienenverkehrslärm belastet. Die Böden im Gleisdreieck weisen in Teilen ein niedriges Verdunstungspotential auf, aufgrund mangelnder Speicherfähigkeit für Niederschlagswasser und fehlendem Grundwasseranschluss. Teilweise liegen Böden mit mittlerem Verdunstungspotential und hoher Speicherfähigkeit für Niederschlagswasser sowie Stauwasserbildung nach Starkregenereignissen vor. Der minimale Grundwasserflurabstand zum oberflächennahen Grundwasserleiter lag im hydrologischen Jahr 2008 bei überwiegend 10m-15m, am nördlichen Rand des Gleisdreiecks bei 10m-15m.

Der zuvor als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellte, ca. 0,5ha große Bereich nördlich der Steilshooper Allee ist zum Teil bebaut, teilweise als Parkanlage genutzt. Am südöstlichen Rand liegt ein Großseggenrieder, hierbei handelt es sich um ein gesetzlich geschütztes Biotop. Diese Grünfläche ist Bestandteil des 2. Grünen Ringes und damit des Grünen Netzes. Die Bodenversiegelung im bereits bebauten Bereich liegt zwischen 40% und 70%. Im Bereich der Grünanlage sind die Wegeflächen versiegelt, der Versiegelungsgrad liegt hier bei unter 20%, im Bereich des Biotops bei 0%.

Die Lage Hamburgs in der norddeutschen Tiefebene bewirkt grundsätzlich eine gute Durchlüftung des Stadtgebietes. Gemäß des gesamtstädtischen Klimagutachtens 2017 (Fachkarte des Landschaftsprogramms) geht von der Fläche im Gleisdreieck ein mittlerer Kaltluftvolumenstrom in Richtung Norden aus. In den umliegenden Siedlungsbereichen zeigen sich nur mäßige Wärmeinseleffekte. Bei austauscharmen Wetterlagen können im Gleisdreieck Kaltluftströme entstehen, die sich mindernd auf die Wärmebelastung in den umliegenden Siedlungsflächen auswirken. Es ist anzunehmen, dass die Auswirkungen des Kaltluftvolumenstroms insbesondere auf den westlich angrenzenden Siedlungsbereich (Evangelisches Krankenhaus Alsterdorf) aufgrund der Trennwirkung der zwischenliegenden, in Troglage verlaufenden U1 gering sind.

Die neue Schnellbahntrasse wird hauptsächlich unterirdisch verlaufen. Im Änderungsbereich des Flächennutzungsplans soll nur der kurze Abschnitt im Gleisdreieck oberirdisch geführt werden. Diese Flächen sind im Zuge der Bebauung des im Gleisdreieck errichteten Busbetriebshofes bereits geräumt worden. Die unterirdische Fortsetzung der Strecke soll im Schildvortrieb realisiert werden, einzig die Bereiche um die Haltestellen und Notausstiege werden in offener Bauweise errichtet. In ihrem Verlauf unterquert die Trasse hauptsächlich Siedlungs- und Verkehrsflächen. Südlich der Straße Leeschenblick kreuzt die Schnellbahntrasse die Seebek.

Die aus dem Flächennutzungsplan zu entfernende Schnellbahntrasse wurde teilweise auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gesichert. Dabei wurde im Bereich der Großwohnsiedlung Steilshoop ein unterirdischer Verlauf vorgemerkt, östlich und südlich davon wurden Trassenabschnitte jedoch oberirdisch gesichert. In ihrem Verlauf kreuzte die zu entfernende Schnellbahntrasse ebenfalls Siedlungs- und Verkehrsflächen, orientierte sich allerdings stärker entlang von Grünverbindungen innerhalb des dicht besiedelten Stadtraums, insbesondere zwischen Schwalbenplatz und Rungestraße. Die Querung der Seebek sollte oberirdisch, ca. 200m nördlich der Steilshoper Allee erfolgen. Am südlichen Ende der aus dem Flächennutzungsplan zu entfernenden Schnellbahntrasse, nördlich angrenzend an den Osterbekkanal, befinden sich auf dem Areal des Museums für Arbeit Altlasten im Boden. Darüber hinaus sind keine weiteren Altlasten im Bereich der Änderung des Flächennutzungsplans bekannt.

Schutzwürdige Böden liegen im Bereich der Änderung des Flächennutzungsplans nicht vor. Ebenso sind keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete oder andere Schutzgebiete nach nationalem und europäischem Recht von der Planänderung betroffen.

Im Bereich der Änderung des Flächennutzungsplans liegen einige besonders schützenswerte Kultur- und Sachgüter. In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Schnellbahntrasse, insbesondere angrenzend an die geplanten Haltestellen liegen:

- die Bahnbrücke der Güterumgehungsbahn über die Sengelmannstraße;
- das Denkmalensemble der Arbeiterwohnhauszeile "Langer Jammer", Hebebrandstraße 8, 8a bis 8i, westlich der Haltestelle Nordheimstraße;
- das Denkmalensemble der Kirche und des Gemeindezentrums Steilshoop, angrenzend an die Haltestelle Steilshoop;
- das Wohnhaus Bramfelder Chaussee 259 und das angrenzende Denkmalensemble der Hofanlage (Nr. 265, bzw. 261/ 263) nordwestlich der Haltestelle Bramfelder Dorfplatz;

- sowie gegenüberliegend das Denkmalensemble mit Schulgebäude und Rathaus am Bramfelder Dorfplatz 1-3 sowie die Denkmalanlage „Schleswig-Holstein-Denkmal“ am Bramfelder Dorfplatz.

Entlang des Verlaufs der alten Plantrasse befinden sich in Barmbek-Nord zahlreiche Denkmalensembles, insbesondere im Bereich um den Habichtplatz und den Schwalbenplatz. Die vormals geplante Haltestelle an der Rungestraße liegt am denkmalgeschützten Spielplatz Rungestraße.

Bodendenkmäler sind im Änderungsbereich nicht vorhanden.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde sich der Zustand der Umwelt voraussichtlich nicht wesentlich ändern. Die Schnellbahntrasse über den Bahnhof Barmbek würde weiterhin im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Eine Realisierung dieser Trasse wäre vor dem Hintergrund der hohen Auslastung und engen Taktung der Ringlinie der U3, aus der sie ausfährt, nicht realistisch. Die Stadtteile Bramfeld und Steilshoop würden weiterhin nicht an das Schnellbahnnetz angeschlossen werden. Die bisherige Freifläche im Gleisdreieck würde nicht für die ÖPNV-Infrastruktur in Anspruch genommen werden.

6.4 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Realisierung der Planung wird sich im Bereich des Gleisdreiecks der Versiegelungsgrad erhöhen. Dadurch wird die natürliche Bodenfunktion beeinträchtigt. Nennenswerte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate sind jedoch auf Grund des fehlenden ersten Hauptgrundwasserleiters nicht zu erwarten. Der Lebensraum für Tiere und Pflanzen wird eingeschränkt, das Arteninventar wird sich entsprechend anpassen. Im Bereich der in offener Bauweise zu errichtenden Haltestellen und Notausstiege wird es durch die Baumaßnahme voraussichtlich zu einem Verlust von Bäumen und Sträuchern kommen. Der unterirdische Schildvortrieb im weiteren Streckenverlauf kann im Einzelfall möglicherweise den Wurzelbereich tiefwurzelnder Bäume beeinträchtigen.

Durch den Verlust von Vegetation im Gleisdreieck ist eine negative Beeinflussung des lokalen Mikroklimas nicht auszuschließen. Aufgrund der stark eingeschränkten Wechselwirkung mit dem umliegenden Siedlungsbereich und den dort nur mäßigen Wärmeinseleffekten sind nur geringe Auswirkungen im näheren Umfeld zu erwarten. Planungsbedingte Beeinträchtigungen des übrigen Stadtgebietes und des übergeordneten Klimas sind nicht zu erwarten.

Ausgehend vom oberirdischen Trassenabschnitt im Bereich des Gleisdreiecks wird es zu einer Steigerung der Lärmbelastung für die Anlieger kommen. Diese steht voraussichtlich hinter der Vorbelastung zurück, die bereits von den Bestandslinien U1, S1/S11 und der Güterumgehungsbahn sowie vom Busbetriebshof ausgeht. Betroffen sind u.a. Wohnnutzungen und soziale Einrichtungen wie die Evangelische Stiftung Alsterdorf und die Einrichtungen des Kinder- und Jugendnotdienstes an der Feuerbergstraße.

Das Landschaftsbild des Gleisdreiecks wird sich gegenüber dem Bestand verändern: Die waldartige Anmutung wird in ein baulich geprägtes Stadtbild mit Werkstattgebäuden, Gleisen und Nebenanlagen umgewandelt. Von der unterirdischen U-Bahntrasse sind keine Auswirkungen auf das Stadtbild zu erwarten.

Mit der Inanspruchnahme der oberirdischen, bisher unbebauten Flächen im Gleisdreieck wird das Schutzgut Fläche beeinträchtigt. Durch die hauptsächlich unterirdische Streckenfüh-

rung außerhalb des Gleisdreiecks sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche insgesamt aber als gering zu bewerten.

Von der unterirdischen Querung der Seebek sind keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer zu erwarten.

Das Gutachten „Nachfrageprognosen zum langfristigen Netzausbau der Hamburger U-Bahn“ (2015) prognostiziert, dass es durch die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie die erstmalige Erschließung von Steilshoop und Bramfeld durch eine Schnellbahn zu einer Verlagerung von motorisierten Individualverkehr und Busverkehr auf die U-Bahn kommen wird. Dies wird eine Verringerung der Emission von Verkehrslärm, CO₂ und Luftschadstoffen zur Folge haben.

Von der Entfernung der Symboldarstellungen „Vollzugsanstalt“, „Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst“ sowie „P+R Anlagen“ gehen keine Auswirkungen auf die Umwelt aus.

An den Standorten der drei aus dem Flächennutzungsplan entfernten Symbole „P+R Anlagen“ bestehen keine Park and Ride Anlagen. Der Standort Rübenkamp wird zwar im „P+R Entwicklungskonzept Hamburg“ (Drs. 20/9662) geführt, jedoch mit dem Verweis auf Nichtrealisierbarkeit mangels verfügbarer Flächen und Verzichtbarkeit auf Grund der Nähe zur inneren Stadt. Aus denselben Gründen entfallen die im Flächennutzungsplan dargestellten P+R Standorte in Steilshoop und südlich des Bramfelder Dorfplatzes. An den umliegenden Schnellbahntrassen der Linien S1 im Norden und U1 im Süden bestehen bereits P+R Anlagen an Haltepunkten, die weiter außerhalb von der inneren Stadt liegen (Poppenbüttel, Trabrennbahn Farmsen, Berne, Meiendorfer Weg und Volksdorf). Diese sind somit besser geeignet zum Umstieg vom PKW auf die Schnellbahnen anzuregen und den MIV in der inneren Stadt zu reduzieren, als es P+R Anlagen an den zuvor im FNP vermerkten Standorten möglich wäre.

Für die Bauphase können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten bzw. der fachplanerischen Genehmigungsebenen, sodass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung der Planung vermieden oder vermindert werden können. Betroffen sind voraussichtlich insbesondere die Bereiche um die in offener Bauweise zu errichtenden Haltestellen und Notausstiege, hinsichtlich der Baustellen-einrichtung, des Baulärms, der Verkehrsemissionen der Transportlogistik und gegebenenfalls Lichtemissionen.

Beeinträchtigungen durch Erschütterungen in der Bauphase und im Betrieb sind auf Ebene der Fachplanung vorab zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderungen durchzuführen.

Die Planung ermöglicht keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich auch keine Gebiete oder Anlagen von denen eine derartige Gefahr für die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet ausgeht.

6.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Auf Ebene der verbindlichen Planung sind geeignete Festsetzungen zu treffen, um nachteilige Umweltauswirkungen, die mit der Verwirklichung der Planung verbunden sind, so weit wie möglich zu vermindern.

Dies kann u.a. geeignete Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung, ausgehend vom oberirdischen Streckenabschnitt der geplanten U-Bahnlinie U5 sowie der angegliederten

Betriebswerkstatt umfassen. Beeinträchtigungen aus dem späteren Betrieb der U-Bahn auf den Menschen, hinsichtlich elektrischer und magnetischer Felder sowie durch Erschütterung sind zu vermeiden.

Um die mit der Realisierung der Planung verbundenen negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna im Gleisdreiecks und im Umfeld der in offener Bauweise zu errichtenden Haltestellen und Notausgänge zu vermeiden bzw. zu verringern, können die folgenden Maßnahmen auf den verbindlichen Planungsebenen festgesetzt werden: Durchführung der Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, Erhaltung von Gehölzen sowie Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen sowie Schaffung von Ersatz bei nicht zu vermeidenden Baumfällungen.

Auf der nachgeordneten Planungsebene sind Festsetzungen zu treffen, die geeignet sind, nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden so weit wie möglich zu vermindern. Dies kann insbesondere im Bereich der geplanten Betriebswerkstatt beispielsweise durch die Minimierung der Bodenversiegelung und die Herstellung eines wasser- und luftdurchlässigen Aufbaus von Fahrwegen und Stellplätzen erfolgen. Die unterirdische Streckenführung erfordert einen erheblichen Aushub und Abtrag von Bodenmaterial. Dieser erfolgt zwar hauptsächlich unterhalb der ökologisch wichtigeren, oberen Bodenschicht (2-3m unterhalb der Geländeoberkante). Die Menge des Abtrags erfordert allerdings entsprechende Konzepte für die Baustellenlogistik, den Abtransport und die weitere Verwendung oder Deponierung des Aushubs. Im Rahmen der Fachplanung ist in diesem Zusammenhang auch die Minimierung der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, insbesondere hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffemissionen, zu berücksichtigen.

Negative Auswirkungen auf das Grundwasser (Stau, Umlenken, Fließrichtung, Schadstoffeintrag etc.) durch die unterirdische Bahntrasse und die Haltestellenbauwerke sind sowohl während der Bauphase als auch im späteren Betrieb möglichst zu vermeiden, bzw. durch geeignete Maßnahmen zu vermindern.

Die Feststellung der Notwendigkeit und des Umfangs von Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Regelungsgegenstand der nachfolgenden, verbindlichen Fachplanungsebene.

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die im Rahmen der Fachplanung entwickelte Trassenführung, die mit dieser Änderung in den Flächennutzungsplan aufgenommen wird, ist das Ergebnis eines mehrstufigen Auswahlprozesses, in dem verschiedene Trassenvarianten u.a. hinsichtlich ihres verkehrlichen und ökonomischen Nutzens sowie ihrer Realisierbarkeit geprüft wurden. Das Planungsziel ist die Anbindung von Bramfeld und Steilshoop an das Schnellbahnnetz, die zu erschließenden Stadtteile und das Verkehrsmittel U-Bahn sind somit vorgegeben. Die Linienführung wurde von der Hamburgischen Bürgerschaft bestätigt (Drs. 21/12322).

Umweltrelevante Auswirkungen der neuen Schnellbahntrasse ergeben sich einerseits während der Bauzeit durch die Baumaßnahmen und andererseits durch den späteren Bestand und Betrieb auf der Bahntrasse und den zugehörigen Anlagen.

Von vier im Rahmen einer Konzeptstudie geprüften Plantrassen wurden zum damaligen Planungsstand zwei Trassen als potentiell realisierbar eingestuft. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die aus dem Flächennutzungsplan entfallende Trasse und die im Rahmen dieser Flächennutzungsplanänderung aufgenommene Trasse. Die beiden Varianten wurden

im Gutachten „Nachfrageprognosen zum langfristigen Netzausbau der Hamburger U-Bahn“ (2015) miteinander verglichen. Hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen, der Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr sowie der eingesparten Pkw Betriebsleistung wird die Streckenführung über die Sengelmannstraße als günstiger eingeschätzt. Die positiven Auswirkungen auf die Umwelt wären bei der verworfenen, alternativen Streckenführung über den Bahnhof Barmbek folglich geringer.

Die künftige Betriebswerkstatt der neuen U-Bahnlinie muss in einem räumlichen Zusammenhang mit der Trasse liegen. Neben der letztlich gewählten Fläche im Gleisdreieck wurden im Rahmen des Fachplanungsverfahrens drei weitere Standorte für eine Betriebswerkstatt geprüft. Zwei dieser Standorte liegen auf Freiflächen nördlich der Steilshooper Allee, abseits der Trasse der U5 und müssten über eine zusätzliche Zuwegung erschlossen werden. Bei beiden Flächen handelt es sich um öffentlich zugängliche Grünflächen, die bei einer baulichen Inanspruchnahme nicht mehr für die Erholungsnutzung durch die Bevölkerung zur Verfügung stünden. Der dritte alternative Standort liegt an der Gründgensstraße, westlich der Seebek. Damit grenzt er zwar an die geplante Trasse der U5, auf Grund des an dieser Stelle unterirdischen Verlaufs der Trasse wären hier jedoch aufwendige Ausfädelungs- und Rampenbauwerke notwendig. Auch dieser Standort stünde nicht mehr für eine Erholungsnutzung zur Verfügung, hinzu käme ein dauerhafter Verlust von Kleingärten.

Die bewaldete Fläche im Gleisdreieck, die als Standort für die Betriebswerkstatt gewählt wurde, ist zwar naturschutzfachlich relativ wertvoll und Bestandteil des Freiraumverbunds, andererseits ist sie nicht öffentlich zugänglich und steht einer Erholungsnutzung somit nicht zur Verfügung. Die Fläche im Gleisdreieck bietet darüber hinaus den Vorteil, dass südlich der U5 Plantrasse bereits ein Busdepot der Hochbahn steht und das Gleisdreieck von Bahntrassen umgeben sind. Die Fläche knüpft unmittelbar an den kurzen oberirdischen Trassenabschnitt der U5 an. Das Areal ist durch verwandte Nutzungen vorgeprägt und von deren Lärmemissionen vorbelastet. Eine räumliche Konzentration der ÖPNV Infrastruktur an diesem Standort ist sinnvoll.

6.7 Zusätzliche Angaben

Der Untersuchungsraum bezieht sich auf den Änderungsbereich des Flächennutzungsplans und wurde für einzelne Schutzgüter erweitert. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten; insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor, die für den Detaillierungsgrad des Flächennutzungsplans relevant wären.

Die für die Umweltprüfung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erforderlichen Erkenntnisse liegen aus regelmäßig erhobenen Daten vor. Dabei wurden neben allgemein zugänglichen Informationen, wie z.B. topgrafischen Karten und Luftbildern, insbesondere Umweltinformationen aus Web-Portalen herangezogen.

Quellen:

- Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg – Karte 1.12 Planungshinweise Stadtklima(2011)
- Analyse der klimaökologischen Funktionen und Prozesse für das Landschaftsprogramm Hamburg (Aktualisierung der Klimaanalyse 2011) (GEO-NET, 2017)
- Karte zum Grundwasserflurabstand 2008 (Geoportal Hamburg)

- Versickerungspotenzialkarte 2018 (Geoportal Hamburg)
- Karte zum Verdunstungspotential Boden (Geoportal Hamburg, 2016)
- Biotopkataster (Geoportal Hamburg, 2017)
- Biotopkartierung Hamburg (Geoportal Hamburg)
- Landschaftsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg
- Fachkarte Grün Vernetzen zum Landschaftsprogramm
- Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (Eisenbahn-Bundesamt)
- U5 Ost City Nord bis Bramfeld - Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen (UVP-Bericht zur Planfeststellungsunterlage)
- Nachfrageprognosen zum langfristigen Netzausbau der Hamburger U-Bahn (2015)

6.8 Maßnahmen zur Überwachung

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

6.9 Zusammenfassung des Umweltberichts

Durch die Änderung der Flächennutzungsplans von „Grünflächen“ in „Flächen für Bahnanlagen“ im Gleisdreieck werden Nutzungen ermöglicht, die gegenüber dem Bestand negative Auswirkungen auf die Umwelt haben werden, insbesondere hinsichtlich des Verlustes des Baumbestands. Der Betrieb der neuen U-Bahnlinie wird sich durch Verkehrsverlagerungen wiederum positiv auf die Umwelt auswirken, vor allem hinsichtlich der Emission von Luftschadstoffen und CO₂.

Mit der Herausnahme der alten Plantrasse und der bestandsgemäßen Änderung von „Flächen für Bahnanlagen“ in „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ nördlich der Steilshooper Allee sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden.

7 Abwägungsergebnis

Mit dieser Änderung des Flächennutzungsplans wird auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die Grundlage für den von der Freien und Hansestadt Hamburg angestrebten Ausbau des Schnellbahnnetzes im Bereich des ersten Planungsabschnitts der U-Bahnlinie U5 geschaffen. Bei Realisierung der Planung werden Bramfeld und Steilshoop erstmals an das Schnellbahnnetz angeschlossen, das Mobilitätsangebot für die Bewohnerinnen und Bewohner wird stark verbessert.

Durch die Realisierung der Planung wird es einerseits zu einer Beeinträchtigung von Schutzgütern kommen, insbesondere im Bereich des Gleisdreiecks. Im Gegenzug wird sich die

Stärkung des ÖPNV durch Verlagerung von Kfz- und Busverkehrsleistung auf die neue U-Bahn auch positiv auf die Umwelt auswirken.

Insgesamt wird durch die Änderung des Flächennutzungsplans eine gesamtstädtisch positive Entwicklung vorbereitet.