

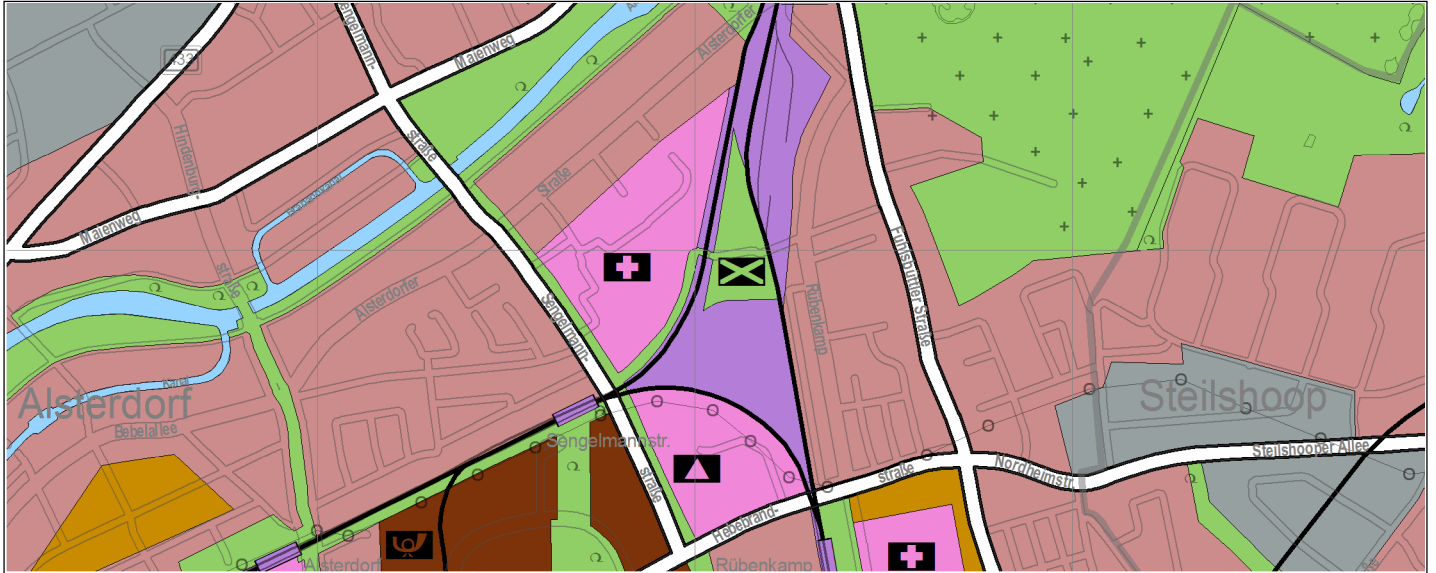


Freie und Hansestadt Hamburg Flächennutzungsplan

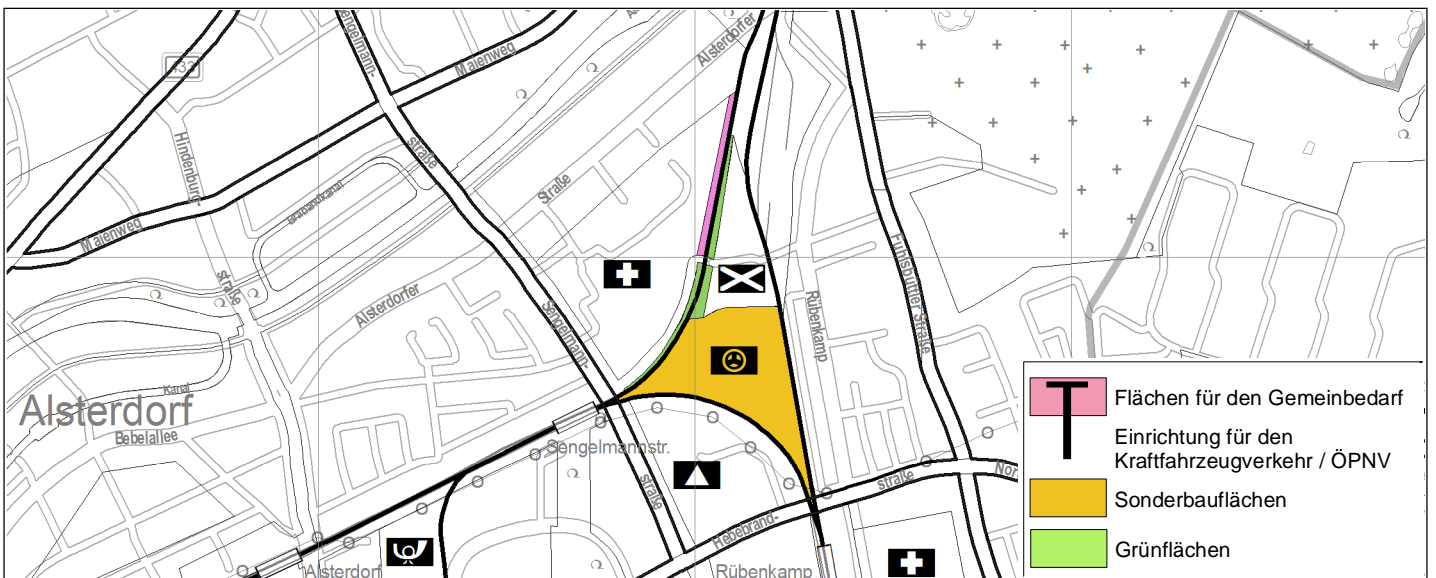
154. Flächennutzungsplanänderung (F01/14)
Sonderbaufläche mit Einrichtung für den ÖPNV in
Alsterdorf

M 1 : 20 000

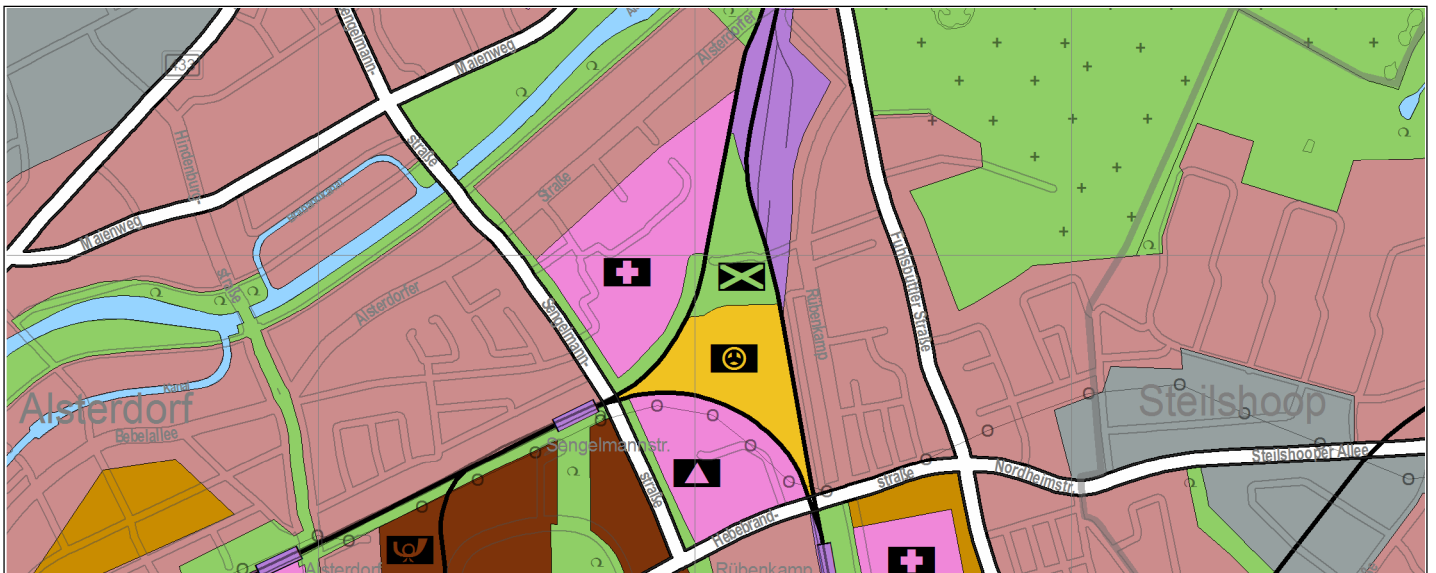
Aktueller Flächennutzungsplan



Flächennutzungsplanänderung



Geänderter Flächennutzungsplan



Einhundertvierundfünfzigste Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg

Vom 26. Januar 2017

(HmbGVBl. S. 23)

Die Bürgerschaft hat den nachstehenden Beschluss gefasst:

(1) Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) wird im Geltungsbereich nördlich der Hebebrandstraße, westlich der Gleise der S-Bahn-Linie S1 und östlich der U-Bahn-Linie U1 im Stadtteil Alsterdorf (F01/14 – Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 407) geändert.

(2) Das maßgebliche Stück der Änderung des Flächennutzungsplans und die ihm beigegebene Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Absatz 5 Satz 3 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731), werden beim Staatsarchiv zur kostenfreien Einsicht niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke

beim örtlich zuständigen Bezirksamt vorhanden sind, werden sie kostenfrei zur Verfügung gestellt.

2. Unbeachtlich werden

a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,

b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und

c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung der Änderung des Flächennutzungsplans schriftlich gegenüber der für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans zuständigen Behörde unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhaltes geltend gemacht worden sind.

Begründung

zur Änderung des Flächennutzungsplans

(Sonderbaufläche mit Einrichtung für den ÖPNV in Alsterdorf)

1. Anlass und Ziel der Planung

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung betrieblicher Einrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geschaffen werden. Außerdem sollen vorhandene Grünflächen entlang einer U-Bahntrasse gesichert werden.

Die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs hat in Hamburg in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich zugenommen. Da zukünftig eine weitere Zunahme der Bevölkerungszahl Hamburgs erwartet wird, ist davon auszugehen, dass die aller Voraussicht nach weiter steigenden Fahrgastzahlen einen stetig ansteigenden Fahrzeugbedarf im Bus- und U-Bahnverkehr nach sich ziehen werden. Dadurch entsteht in der Folge weiterer Bedarf an Abstellflächen sowie weiterer betrieblicher Einrichtungen wie z. B. Werkstätten für die Busse und U-Bahn-Züge.

2. Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage der einhundertvierundfünfzigsten Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) ist das Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731).

Das Planänderungsverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss F01/14 vom 22. September 2015 (Amtl. Anz. S. 1710) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung im Zusammenhang

mit dem Bebauungsplan Alsterdorf 22/Winterhude 22 und die öffentliche Auslegung haben nach den Bekanntmachungen vom 17. Dezember 2013 und 22. September 2015 (Amtl. Anz. 2014 S. 38, 2015 S. 1710) stattgefunden.

3. Bisheriger Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg stellte bisher für das Plangebiet „Flächen für Bahnanlagen“ dar. Im Süden, Westen und Osten verlaufen Schnellbahntrassen.

4. Inhalt des geänderten Flächennutzungsplans

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans soll die Realisierung betrieblicher Einrichtungen für den ÖPNV planerisch ermöglicht werden. Der Flächennutzungsplan stellt daher nunmehr „Sonderbauflächen“ mit dem Symbol „Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr/ÖPNV“ dar. Das bisherige Symbol „Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr“ erhält damit eine um den Zusatz „ÖPNV“ (Öffentlicher Personennahverkehr) erweiterte Bedeutung.

Außerdem werden westlich der westlichen, nach Norden führenden Bahntrasse künftig „Flächen für den Gemeinbedarf“, östlich dieser Trasse „Grünflächen“ dargestellt.

Das Gebiet der Flächennutzungsplanänderung umfasst eine Fläche von ca. 12,5 ha.

5. Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Standortalternativen)

Durch die Planung sollen die Voraussetzungen für die Realisierung betrieblicher Einrichtungen für den ÖPNV

geschaffen werden. Die Ausweitung der Kapazitäten ist erforderlich, weil für die Zukunft ein weiterer Anstieg der Nutzerzahlen des ÖPNV erwartet wird.

Der im Plangebiet vorgesehene Standort eines Busbetriebshofes ist besonders geeignet, weil er zu einer gleichmäßigen Abdeckung des Bedienungsgebietes des ÖPNV in Hamburg beiträgt. Außerdem liegt er verkehrsgünstig nah an mehreren MetroBus-Linien, einigen Stadtbuslinien sowie zwischen der S-Bahn-Linie S1, der Güterumgehungsbahn und der U-Bahntrasse der Linie U1. Vergleichbare Standorte, die die Ziele der Planung erfüllen würden, sind nicht vorhanden. Der vorhandene Betriebshof Mesterkamp in Barmbek-Süd bietet für die zusätzlichen Bedarfe keine weiteren Kapazitäten. An den anderen Betriebshof-Standorten der Hochbahn nördlich der Elbe sind ebenfalls keine weiteren Kapazitäten verfügbar. Die Lage des Standorts im Gleisdreieck Alsterdorf ist im Gesamtnetz der Hochbahn als sehr günstig einzuschätzen und ergänzt sich gut mit den weiteren Betriebshofstandorten in Hummelsbüttel, Wandsbek und Stellingen.

Die ebenfalls im Plangebiet vorgesehenen betrieblichen Einrichtungen für U-Bahn-Züge insbesondere der geplanten U-Bahn-Linie U5 sind abhängig von der noch nicht abschließenden Entscheidung zu Trassenvarianten insbesondere im Westabschnitt der U5 sowie vom späteren Baufortschritt. Nach derzeitigem Stand ist der Standort Gleisdreieck der mit Abstand vorteilhafteste Standort für eine Betriebs- bzw. Hauptwerkstatt.

Das Plangebiet ist zudem durch seine beschriebene Lage emissionsbelastet und daher für andere als die geplanten Nutzungen nur sehr eingeschränkt bzw. nicht geeignet.

6. Umweltbericht

6.1 Inhalt der Planänderung

Die bisherige Darstellung „Flächen für Bahnanlagen“ wird in „Sonderbauflächen“ geändert, um die Errichtung eines Betriebshofes für den öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen.

6.2 Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet

Das Plangebiet liegt auf der Fläche des so genannten Gleisdreiecks. Es wird in alle Richtungen von Bahntrassen umschlossen und ist zurzeit nicht öffentlich zugänglich.

Im Planänderungsbereich sollen vorrangig folgende Entwicklungsziele erreicht werden:

- Anlage eines Vegetationsverbundes entlang der Verkehrswege,
- Erhalt begrünter Flächen bzw. Entsiegelung und Begrünung sowie Schaffung von Flächen für die Biotopentwicklung,
- Vorrangige Wiederherstellung von Mindestqualitäten für Boden, Wasser, Klima, Luft.

6.3 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das Umfeld des Plangebietes ist durch Schienenverkehrslärm (S-Bahn, U-Bahn und Güterumgehungsbahn) und durch Straßenverkehrslärm, insbesondere durch die Hebebrandstraße im südlichen Teil, belastet.

Die Luftqualität im Plangebiet und seiner Umgebung ist durch die Nähe zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Sengelmannstraße und Hebebrandstraße deutlich beeinträchtigt. Zusätzlich können in geringem Maße Staubemissionen durch Aufwirbelung und Bremsvorgänge in unmittelbarer Nähe der Bahnstrecken anfallen.

Die Fläche im Gleisdreieck zwischen U- und S-Bahntrassen ist nicht zugänglich und somit für eine öffentliche Freizeit-

und Erholungsnutzung nicht geeignet. Sichtbezüge von der umliegenden Wohn- und Gemeinbedarfsbebauung in das Gleisdreieck sind sehr eingeschränkt bis nicht vorhanden. Die Bedeutung des Gleisdreiecks für das Landschaftsbild ist als gering anzusehen.

Die Lage Hamburgs in der norddeutschen Tiefebene bewirkt grundsätzlich eine gute Durchlüftung des Stadtgebietes. Das im Bestand unbebaute, gehölzbestandene Gleisdreieck im Umfeld von lockerer Bebauung ist von hoher bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung. Die bioklimatische Belastungssituation in den angrenzenden Siedlungsbereichen wird als gering bis mäßig bezeichnet. Über die Bahneinschnitte erfolgt ein Luftaustausch.

Auf Grund der Lage in der Stadtlandschaft ist davon auszugehen, dass natürlich gewachsene Böden im Plangebiet nicht mehr vorhanden sind. Das Plangebiet ist im Bestand nur gering versiegelt. Schutzwürdige Böden sind im Änderungsbereich nicht vorhanden. Hinweise auf Altlasten liegen nicht vor.

Das Plangebiet ist von untergeordneter Bedeutung für das Schutzgut Wasser, Oberflächengewässer und grundwasserbeeinflusste Bereiche sind nicht vorhanden.

Gesetzlich geschützte Biotope, Schutzgebiete nach europäischem und nationalem Recht sowie FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete sind von der Planänderung nicht betroffen.

Der vorhandene Gehölzbestand bietet einen geeigneten Lebensraum für Vögel und Fledermäuse sowie für waldbewohnende Kleinsäugetiere und Wirbellose.

Im Gleisdreieck ist ein vorrangig durch Birken geprägter Pionier- und Vorwald vorhanden. Vorkommen streng geschützter und besonders geschützter Pflanzenarten sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Schützenswerte Kultur- und Sachgüter sind im Plangebiet nicht vorhanden.

6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung

Im Zuge der geplanten Errichtung eines Betriebshofes für den ÖPNV im Gleisdreieck muss der im Bestand vorhandene Wald, der sich im Laufe von 30 Jahren auf einer aufgegebenen Kleingartenfläche gebildet hat, bis auf einige Randgehölze beseitigt werden. Dadurch wird der derzeit im Plangebiet vorhandene Wald verloren gehen und damit auch ein Lebensraum von Tieren und -pflanzen.

Planerisch ergibt sich allerdings keine Veränderung, denn die Fläche des Gleisdreiecks wurde bisher im Flächennutzungsplan als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt. Die beiderseits der U-Bahn-Trasse im Bestand vorhandenen Gehölzstreifen werden zukünftig im Wesentlichen als „Grünflächen“ dargestellt und somit planerisch gesichert.

Durch den Betriebshof wird es für die angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen zu Beeinträchtigungen durch Geräuschemissionen und die für den Betrieb erforderlichen künstlichen Lichtquellen kommen. Letzteres betrifft auch Insekten, Fledermäuse, Vögel und andere insektenfressende Tiere.

Mit einer wesentlichen Beeinträchtigung der Luftqualität durch den Busbetrieb ist dagegen laut einer Prognose eines im Zuge der parallel zu dieser Änderung des Flächennutzungsplans erfolgten Aufstellung des Bebauungsplans Alsterdorf 22/Winterhude 22 erstellten Luftschadstoffgutachtens nicht zu rechnen.

Der Verlust von Waldflächen auf der Fläche des Gleisdreiecks stellt für die Erholungsnutzung nur theoretisch

eine Beeinträchtigung dar, da die Fläche öffentlich nicht zugänglich ist.

Durch die weitgehende Entfernung der im Bestand vorhandenen Gehölzbestände und die folgende großflächige Versiegelung kann es zu kleinklimatischen Veränderungen kommen, Auswirkungen auf das übergeordnete Klima sind nicht zu erwarten.

Durch die mit der vorgesehenen Herrichtung der Fläche als Betriebshof verbundene Aufhöhung, Überbauung und Versiegelung des Bodens wird es zu einem Verlust von offener Bodenfläche und damit der natürlichen Bodenfunktionen kommen. Die Grundwasserneubildungsrate wird durch die Versiegelung der Böden sinken.

Das Landschaftsbild wird sich gegenüber dem Bestand erheblich verändern: Das waldartige Landschaftsbild wird in ein baulich geprägtes Stadtbild mit großflächig überdachten Stellplätzen sowie Verwaltungs- und Werkstattgebäuden umgewandelt.

Bei Nichtdurchführung der Planung wird sich der Zustand der Umwelt im Plangebiet zunächst nicht ändern. Die bisherige Darstellung als „Flächen für Bahnanlagen“ ermöglicht allerdings Nutzungen mit vergleichbaren Auswirkungen.

6.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Auf den nachfolgenden Planungsebenen sind Festsetzungen zu treffen, die geeignet sind, nachteilige Umweltauswirkungen, die mit der Verwirklichung der Planung verbunden sind, so weit wie möglich zu vermindern. Entsprechende Maßnahmen könnten sein:

Bauliche und betriebliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung, Verwendung von Lampen mit Blendschutz u.ä., Erhaltung von Gehölzen insbesondere an den Bahnböschungen, Begrünung von Bauwerken und Lärmschutzwänden, Festsetzung von Anpflanzgebieten von Bäumen und Sträuchern am Rande des Plangebiets sowie die Neupflanzung von Bäumen innerhalb des Plangebiets, Vermeidung von baulichen Hindernissen im Bereich von Kaltluftabflüssen.

Auf Grund des vorgesehenen hohen Versiegelungsgrades innerhalb des Plangebietes sind Minderungsmaßnahmen im Hinblick auf das Schutzgut Boden nur eingeschränkt möglich, z. B. über Dachbegrünung von Gebäuden und Abstellanlagen sowie die Versickerung von Niederschlagswasser innerhalb des Plangebiets. Das Grundwasser kann überdies durch die Anlage wasserundurchlässiger Wege und Abstellflächen geschützt werden.

Durch die Erhaltung von Gehölzen am Rand der Sonderbaufläche, die planerische Sicherung der begrüneten Böschung entlang der U-Bahn-Strecke sowie durch Dachbegrünung und die Anpflanzung von Bäumen kann ein Beitrag zur Reduzierung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Tiere geleistet werden. Der Umfang von möglicherweise erforderlichen externen Ausgleichsmaßnahmen muss auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt werden.

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (standortbezogen)

Im Laufe des parallel zu dieser Änderung des Flächennutzungsplans aufgestellten Bebauungsplans Alsterdorf 22/Winterhude 22 wurden verschiedene Varianten hinsichtlich der Anordnung der Gebäude und der Stellplatzflächen auf der Sonderbaufläche geprüft. Ziel war neben der Sicherstellung eines optimalen Betriebsablaufs die Nutzung der Gebäude zur Lärmabschirmung sowie der Dächer und Überdachungen für eine eingriffsmindernde Dachbegrünung.

6.7 Hinweise auf Schwierigkeiten

Die für die Umweltprüfung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung erforderlichen Untersuchungsergebnisse liegen vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten, insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor.

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 gegebenenfalls weiterer 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

Im Zuge der Realisierung der Planung werden sich vor allem durch die vorgesehene starke Versiegelung der Sonderbaufläche und die damit verbundene Beseitigung der vorhandenen Vegetation negative Auswirkungen auf die Umwelt ergeben. Diese sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung so weit wie möglich zu mindern. Als planerische Minderungsmaßnahme kann ebenfalls die geänderte Darstellung eines bisher als „Fläche für Bahnanlagen“ dargestellten Streifens entlang der U-Bahn-Strecke angesehen werden, der nunmehr als „Grünfläche“ dargestellt wird.

7 Abwägungsergebnis

Durch die überwiegende Änderung des Flächennutzungsplans von „Flächen für Bahnanlagen“ zu „Sonderbauflächen“ für die Errichtung betrieblicher Einrichtungen für den ÖPNV werden Nutzungen ermöglicht, die gegenüber dem Bestand negative Auswirkungen auf die Umwelt haben werden. Entsprechende Auswirkungen wären allerdings auch durch Nutzungen auf der Grundlage der bisherigen Darstellung möglich und zu erwarten gewesen.

Die Fläche des Gleisdreiecks ist insbesondere auf Grund ihrer Lage für die geplante Nutzung durch betriebliche Einrichtungen für den ÖPNV besonders geeignet. Standortalternativen sind nicht gegeben. Vor diesem Hintergrund werden die Umweltauswirkungen insgesamt als hinnehmbar eingestuft.