

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6a Absatz 1 BauGB
für die 174. Änderung des Flächennutzungsplans
- Aktualisierung der Schnellbahnanbindung von Bramfeld -

Vorbemerkung

Die zusammenfassende Erklärung stellt eine Übersicht der Berücksichtigung der Umweltbelange, der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und der Behördenbeteiligung bezüglich der Umweltbelange und der in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans dar.

1. Berücksichtigung der Umweltbelange in der Flächennutzungsplanänderung

Mit dieser Änderung des Flächennutzungsplans wird auf der 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.

Die bisher im Flächennutzungsplan dargestellte Schnellbahntrasse zwischen der Haltestelle Barmbek und der dargestellten Haltestelle an der Straße Heukoppel wird aus dem Flächennutzungsplan entfernt.

Im Gegenzug wird die neue Trasse der U5-Ost aufgenommen. Diese verläuft von der City Nord nach Bramfeld. Neben dem bereits enthaltenen Trassenabschnitt zwischen City Nord und Sengelmannstraße wird die Teilstrecke ab der bestehenden Station Sengelmannstraße über die künftigen Stationen Nordheimstraße und Steilshoop bis zur vorgesehenen Endstation am Bramfelder Dorfplatz ergänzt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Fortführung der Trasse nach Bramfeld-Karlshöhe wird beibehalten und an die neue Trasse der U5-Ost angeschlossen.

Die Darstellung „Fläche für Bahnanlagen“ (ca. 0,5 ha) nordöstlich der Kreuzung von Bramfelder Chaussee und Steilshooper Allee wird bestandsgemäß in „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ geändert.

Darüber hinaus werden im Nordwesten des Gleisdreiecks Alsterdorf für die künftige Betriebswerkstatt der U-Bahn „Flächen für Bahnanlagen“ anstelle von „Grünflächen“ (ca. 1,5 ha) dargestellt.

An der Trasse der U3, zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße, wird an der Fuhlsbüttler Straße eine neue Haltestelle in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

Die Symbole „Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst“ an der Stelle der ehemaligen Oberpostdirektion in der City Nord, „P+R“ Rübenkamp/AK Barmbek, „P+R“ Steilshoop und „P+R“ südlich des Bramfelder Dorfplatzes sowie das Symbol „Vollzugsanstalt“ an der Feuerbergstraße werden bestandsentsprechend entfernt.

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. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten bzw. der fachplanerischen Genehmigungsebenen.

Die neue Schnellbahntrasse soll im Wesentlichen unterirdisch verlaufen. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Trasse und den Haltestellenbauwerken ergeben sich besonders für die Schutzgüter Boden und Wasser, insbesondere für das Grundwasser, negative Auswirkungen. Zudem kann der oberirdische Trassenabschnitt im Bereich des Gleisdreiecks eine gesteigerte Lärmbelastung zur Folge haben, die jedoch voraussichtlich hinter der Vorbelastung zurück steht, die bereits von den Bestandslinien U1, S1/S11 und der Güterumgebungsbahn sowie vom Busbetriebshof ausgeht. Von der größtenteils unterirdischen U-Bahntrasse sind keine Auswirkungen auf das Stadtbild zu erwarten.

Im Bereich des Gleisdreiecks werden durch die geplanten Baumaßnahmen der Trasse und der Betriebswerkstatt Nutzungen ermöglicht, die gegenüber dem Bestand negative Auswirkungen auf die Umwelt haben werden, insbesondere hinsichtlich des Verlustes des Baumbestands.

Die Umweltauswirkungen der Aufnahme einer Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße sind nicht evaluiert worden, da sich die grundsätzliche Realisierung dieser noch in Prüfung befindet.

Mit der bestandsgemäßen Änderung von „Flächen für Bahnanlagen“ in „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ nördlich der Steilshooper Allee sowie der Entfernung der Symboldarstellungen „Vollzugsanstalt“, „Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst“ sowie „P+R Anlagen“ sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden.

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

Insgesamt ermöglicht die Änderung des Flächennutzungsplans eine gesamtstädtisch positive Entwicklung des langfristigen Netzausbaus der Hamburger U-Bahn. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie die erstmalige Erschließung von Steilshoop und Bramfeld durch eine Schnellbahn wird zu einer Verlagerung von motorisierten Individualverkehr und Busverkehr auf die U-Bahn führen. Dies wird wiederum eine Verringerung der Emission von Verkehrslärm, CO₂ und Luftschadstoffen zur Folge haben.

2. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Einwände oder Anregungen zu Umweltbelangen hervorgegangen, die in der Begründung oder in der Planzeichnung berücksichtigt wurden.

Die beteiligten Behörden haben der Änderung des Flächennutzungsplans zugestimmt.

3. Änderung des Flächennutzungsplans nach Abwägung mit anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Die im Rahmen der Fachplanung entwickelte Trassenführung, die mit dieser Änderung in den Flächennutzungsplan aufgenommen wird, ist das Ergebnis eines mehrstufigen Auswahlprozesses. Von vier möglichen Plantrassen wurden zwei Trassen als potentiell realisierbar eingestuft, zum einen die aus dem Flächennutzungsplan entfallende Trasse und zum anderen die neu aufgenommene Trasse. Beide wurden hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen, der Verkehrsverlagerung vom motori-

sierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr sowie der eingesparten Pkw-Betriebsleistung geprüft. Der Vergleich ergab, dass die positiven Auswirkungen auf die Umwelt bei der neuen Trasse höher zu bewerten sind.

Als Folge der aktualisierten Trassenführung wurde der Standort der geplanten Betriebswerkstatt überprüft, da diese in einem räumlichen Zusammenhang mit der neuen Trasse liegen muss. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung der Fachplanung wurden neben der Lage im Gleisdreieck drei weitere Standortalternativen im näheren Umfeld, die im Hinblick auf Lage und Attraktivität in Betracht kamen, untersucht. Im Ergebnis konnte keine der drei Alternativen eine positivere Bilanz bezüglich der Umweltauswirkungen aufweisen. Alle in die Prüfung einbezogenen Standorte hätten im Vergleich zur Lage im Gleisdreieck größere Eingriffe in den jeweils vorhandenen Grünzug und das Landschaftsbild zur Folge. Die Wahl eines Standortes, der weiter von der eigentlichen Trasse entfernt wäre, würde wiederum den Bau von längeren, eigenständig geführten Zuführgleisen zur Folge haben. Damit wären weitere Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden.

Die Realisierung der Haltestelle an der Fuhlsbüttler Straße befindet sich derzeit in Prüfung, welche eine abschließende Abwägung von Alternativen einschließt.

Für die bestandsgemäße Änderung der Fläche nördlich der Steilshooper Allee in „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ sowie für die Entfernung der zuvor genannten Symbole gibt es keine alternativen Planungsmöglichkeiten.

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) 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 ausfädelt, 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.

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans hingegen wird die Umsetzung der neuen Schnellbahntrasse und somit der Betrieb der neuen U-Bahnlinie im Osten Hamburgs ermöglicht. Die damit einhergehenden Verkehrsverlagerungen werden sich positiv auf die Umwelt auswirken.