

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Geplante Trasse der U-Bahnlinie U5 zwischen Hauptbahnhof Nord und Osdorfer Born – notwendige Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg –

1. Anlass und Ziel

Hamburg verzeichnet ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum, wodurch auch der Bedarf an leistungsfähigen Mobilitätsangeboten steigt. Der weitere Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist unter diesen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit festgestellten Steigerungen der Nutzendenzahlen ein prioritäres umwelt- und verkehrspolitisches Ziel. Um den Anforderungen der Mobilitätswende gerecht zu werden und möglichst vielen Menschen ein attraktives Verkehrsangebot zu bieten, ist der Ausbau des Schnellbahnnetzes essenziell. Dieser ist sowohl integraler Bestandteil der Strategie Mobilitätswende (Drucksache 22/13670), des Hamburger Klimaplanes (Drucksache 22/12774), als auch Bestandteil der Lärmaktionsplanung (Drucksache 22/17279).

Die neue U-Bahnlinie U5 stellt im Rahmen dessen ein zukunftsweisendes Infrastrukturprojekt dar: Sie erschließt bislang nicht angebundene Stadtteile und verbessert die Anbindung an die Innenstadt sowie an Umsteigemöglichkeiten zum Nah- und Fernverkehr maßgeblich. Die rund 29 Kilometer lange Trasse verläuft von Bramfeld über zentrale Knotenpunkte wie die City Nord,

den Hauptbahnhof, Stephansplatz, die Universität und das Universitätsklinikum Eppendorf bis nach Stellingen zu den Arenen und schließlich zur Großwohnsiedlung im Osdorfer Born. Mit insgesamt 24 neuen Haltestellen und sieben Umsteigepunkten zu Bestandslinien schafft die U5 neue Verbindungen und stärkt die gesamtstädtische Infrastruktur nachhaltig.

Mit dieser Drucksache wird die Bürgerschaft über den derzeitigen Stand der U5-Trassenplanung sowie die notwendige Anpassung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Freien und Hansestadt Hamburg informiert und um Zustimmung gebeten.

Mit der Änderung des FNP sollen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Trassenführung der U5 Mitte sowie U5 West geschaffen werden. Die notwendigen Verfahrensschritte werden erläuternd dargelegt.

2. Ausgangslage und Sachstand

Im Rahmen der Vorplanung der neuen U-Bahnlinie U5 wurde der Trassenverlauf festgelegt. Durch die Drucksachen 21/12322, 21/18397, 21/18875 und 22/15990 wurde die beabsichtigte

Trassenführung der U5 der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben, soweit sie zum jeweiligen Zeitpunkt bereits konkretisiert war. Mit der gesamthafte, gemäß Vor- bzw. Entwurfsplanung konkretisierten Trassenführung wurde die Bürgerschaft noch nicht befasst.

Der erste Bauabschnitt der U5 (U5 Ost, Haltestellen Bramfeld bis zur City Nord) befindet sich nach abgeschlossener Genehmigungsplanung im Jahr 2021 in der baulichen Umsetzung. Der Trassenverlauf der U5 Ost wurde im Zuge der 174. Änderung in den FNP aufgenommen (Drucksache 22/2647).

Der zweite Bauabschnitt und damit erste Abschnitt der U5 Mitte (U5M 1000, Haltestellen City Nord bis Jarrestraße) befindet sich aktuell in der Genehmigungsplanung, der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2026 erwartet. Hier bestehen

geringe Abweichungen vom FNP, eine nachrichtliche Übernahme nach Planfeststellungsbeschluss in den FNP ist möglich.

Die weiteren Abschnitte der U5 Mitte (Baubabschnitte U5M 2000 bis 6000, Haltestellen Jarrestraße bis Arenen) befinden sich aktuell in der Entwurfsplanung.

Die westliche Verlängerung der U5 von der Haltestelle Arenen bis zum Osdorfer Born (U5 West) wurde im September 2025 vom Senat beschlossen. Aufbauend auf der Machbarkeitsuntersuchung von 2019 erfolgen seit Oktober 2025 die Grundlagenermittlung und Vorplanung. Diese soll im Jahr 2026 abgeschlossen werden. In diesem Rahmen wird der Trassenverlauf weiter konkretisiert und unterschiedliche Haltestellenlagen werden geprüft.

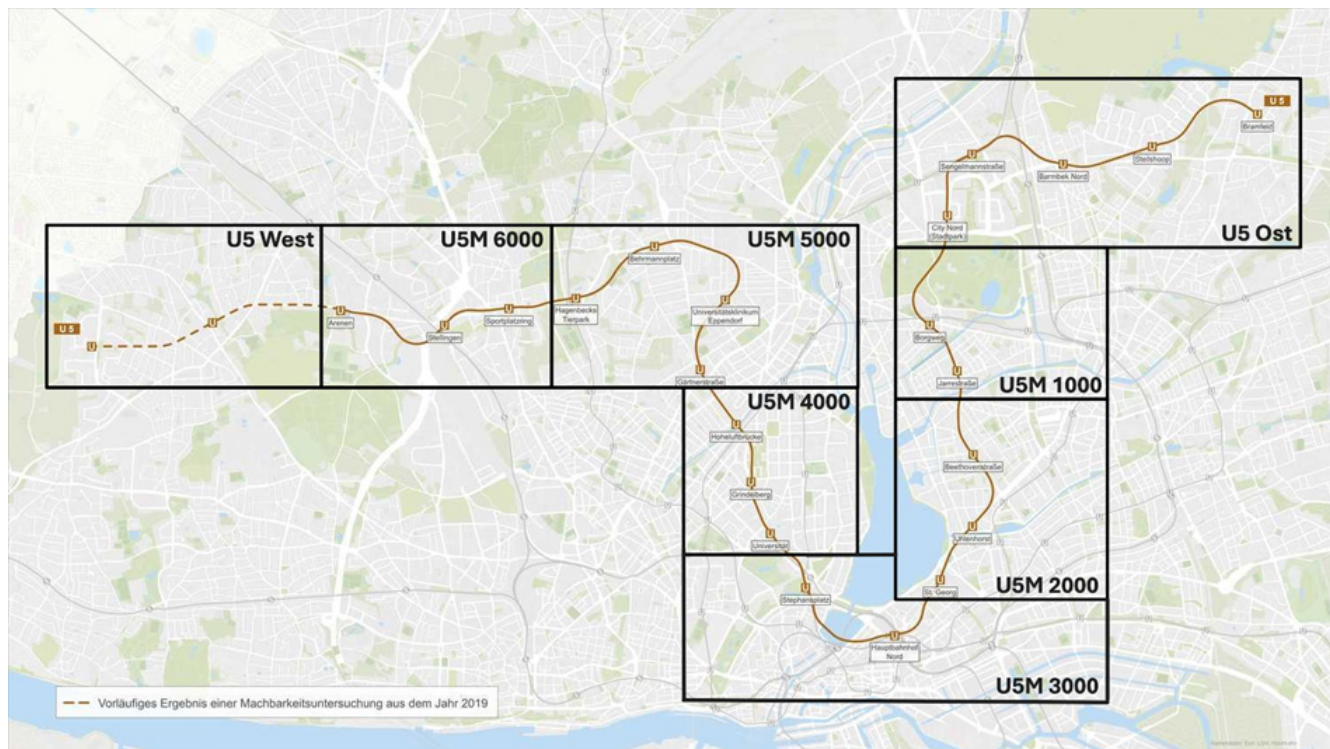


Abb.1: Linienführung U5 mit Abschnittseinteilung Stand Q4/2025 sowie möglicher Linienführung U5 West Stand QIII/2025 auf Basis der Machbarkeitsuntersuchung von 2019.

Quelle: Hamburger Hochbahn AG.

In den vorgenannten Abschnitten U5M 2000 bis 6000 sowie der U5 West bestehen teilweise erhebliche Abweichungen von der Darstellung im FNP.

3. Geplante Anpassung des FNP im Kontext des Ausbaus der U5

Gemäß § 7 Baugesetzbuch (BauGB) ist die Planung eines Fachplanungsträgers – hier die Erweiterung des U-Bahn-Netzes durch den Bau der U5 – dem FNP anzupassen. Das bedeutet, die Trassenführung der U5 muss sich im Wesentlichen nach dem Verlauf der im FNP vorgesehenen Trasse richten. Bei vom FNP abweichenden Planungen hat sich der Planungsträger mit der Gemeinde (d.h. der Hamburgischen Bürgerschaft) ins Benehmen zu setzen.

Geringfügige Abweichungen der Linienführung der Fachplanung von der Trassenführung des FNP, die sich aus dem Übergang in die konkretere

Planungsstufe ergeben, sind zulässig. Dazu müssen sie sich innerhalb der städtebaulichen Grundentscheidungen des FNP halten. Nach derzeitigem Planungsstand ist dieses Vorgehen für die Abschnitte der U5 Mitte zwischen den Haltestellen City Nord bis Hauptbahnhof Nord (U5M 1000 bis 2000) sowie zwischen den Haltestellen Universität bis Gärtnerstraße (U5M 4000) anwendbar (siehe Abbildung 2). Nach Bestandskraft der Planfeststellungsbeschlüsse kann die Darstellung im FNP entsprechend der tatsächlichen Linienführung für diese Abschnitte korrigiert werden.

Stellt der FNP keine Trasse dar, kann in diesem Bereich die Fachplanung nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses in den FNP nachrichtlich übernommen werden. Dies wäre für die Trasse der U5 von der Haltestelle Behrmannplatz bis zur Haltestelle Arenen anwendbar (Teile U5M 5000 und U5M 6000) (siehe Abbildung 3).

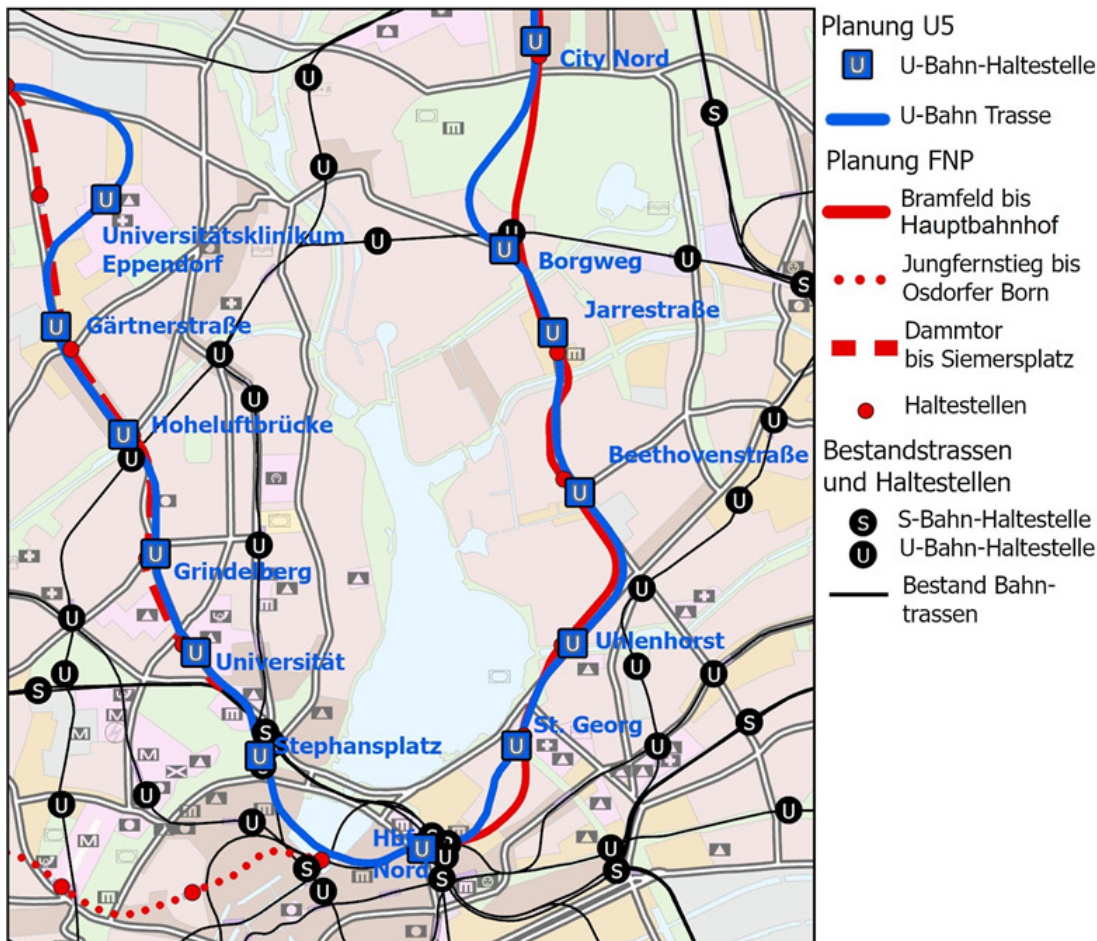


Abb. 2: U5 Mitte zwischen den Haltestellen City Nord bis Gärtnerstraße (U5M 1000 bis U5M 4000).

Quelle: Darstellung BSW/LP auf Datengrundlage FNP und Hamburger Hochbahn AG 2025/2026.

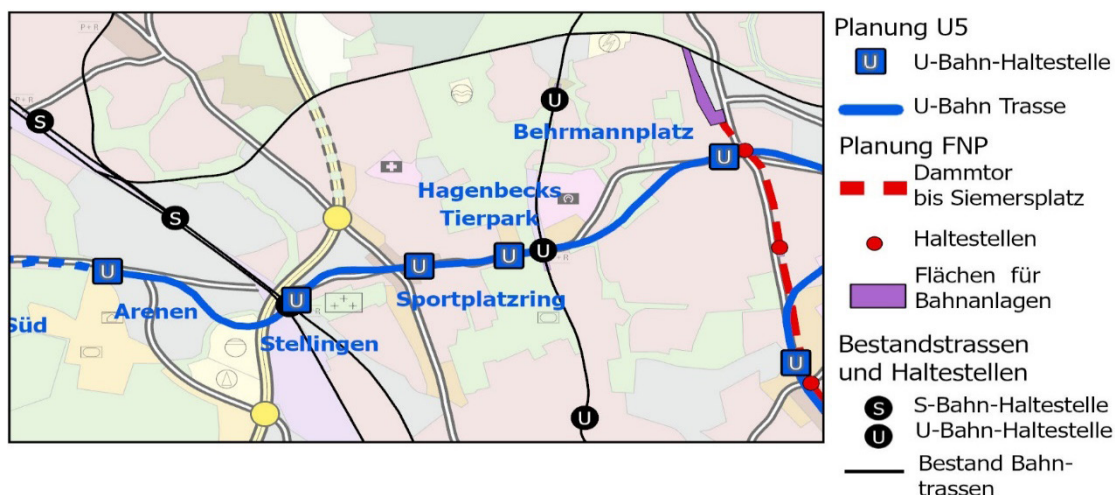


Abb. 3: U5 Mitte zwischen den Haltestellen Behrmannplatz bis Arenen (Teile U5M 5000 und U5M 6000).

Quelle: Darstellung BSW/LP auf Datengrundlage FNP und Hamburger Hochbahn AG 2025/2026.

Dort, wo die aktuelle Fachplanung hinsichtlich Linienführung und Verkehrsbeziehung erheblich von den Darstellungen des FNP abweicht und die neue und alte Trasse in Konkurrenz zueinander stehen, ist eine Änderung des FNP notwendig.

Die nunmehr geplante Linienführung der U5 Mitte stellt zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Universität (U5M 3000) sowie Gärtnerstraße und Behrmannplatz (U5M 5000) eine vom FNP stark abweichende Trasse dar. Gleiches gilt für die Verlängerung der U5 ab Haltestelle Arenen bis zur Haltestelle Osdorfer Born (U5 West).

Innerhalb der jeweiligen Trassenabschnitte bestehen folgende Abweichungen und Änderungsbedarfe:

3.1 Abweichende Darstellung im Bauabschnitt U5M 3000

Zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz bis zur bestehenden Bahntrasse am Bahnhof Dammtor weichen die Linienführung sowie die dargestellten Verkehrsbeziehungen erheblich von der im FNP dargestellten Trasse ab: Die vorgesehene Trasse der U5 verläuft als direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof Nord und Stephansplatz, ohne U5-Haltestelle am Jungfernstieg. Durch die Entscheidung für diese Streckenführung (sog. „Schnelle Sekante“) wird ein weiterer leistungsstarker Verkehrsknoten-

punkt am Stephansplatz bzw. Bahnhof Dammtor ermöglicht.

Der FNP stellt zurzeit keine direkte Schnellbahnverbindung vom Hauptbahnhof über den Stephansplatz in Richtung Universität dar. Die Verkehrsbeziehungen und Netzwirkungen der beiden im FNP getrennt dargestellten Trassen Hauptbahnhof – Altona – Osdorfer Born bzw. Dammtor – Hoheluft – Lokstedt sind somit andere als die der Trassenplanung für die U5 (siehe Abbildung 2).

3.2 Abweichende Darstellung im Bauabschnitt U5M 5000

Gleiches gilt für die Trassenführung zwischen den Haltestellen Gärtnerstraße und Behrmannplatz. Hier wird zwischen der Verbindungsbahn im Bereich Edmund-Siemers-Allee/Bundesstraße und dem Siemersplatz/Behrmannplatz eine Schnellbahntrasse dargestellt, die östlich am Lokstedter Steindamm weiter bis zur Kollaustraße verläuft. Die aktuell vorgesehene Planung zur Erschließung von Eppendorf und Lokstedt sowie zur Anbindung des Universitätsklinikums Eppendorf (UKE), weicht erheblich von der im FNP dargestellten Trasse ab (siehe Abbildung 4). Zukünftig ist eine deutlich weiter östlich verlaufende Trasse geplant, welche zudem über den Siemersplatz hinaus bis zur Haltestelle Hagenbecks Tierpark vorgesehen ist. Der geplante Trassenverlauf im FNP

soll hier aufgehoben und entsprechend der Trassenplanung der U5 dargestellt werden.

Eine bisher im FNP dargestellte, rund 4 Hektar große „Fläche für Bahnanlagen“ an der Kollaustraße ist dann nicht mehr an die Trasse angebun-

den. Eine vormals vorgesehene Nutzung als mögliche Abstellanlage ist nicht mehr vorgesehen, folglich soll die Darstellung „Flächen für Bahnanlagen“ im FNP entfallen und eine bestands-gemäße Darstellung erfolgen.

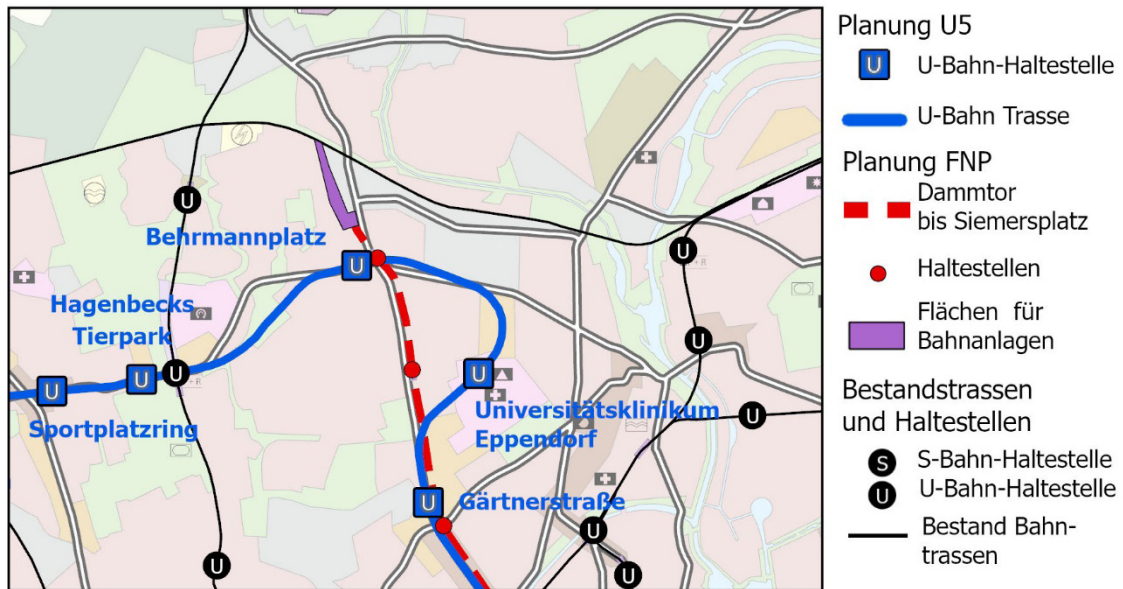


Abb. 4: U5 Mitte zwischen den Haltestellen Gärtnersstraße bis Hagenbecks Tierpark (U5M 5000).

Quelle: Darstellung BSW/LP auf Datengrundlage FNP und Hamburger Hochbahn AG 2025/2026.

3.3 Abweichende Darstellung im Bauabschnitt U5 West

Die Verlängerung der U5 von der Haltestelle Arenen bis zum Osdorfer Born zzgl. einer weiteren Haltestelle in Lurup ist bisher nicht im FNP enthalten. Dargestellt wird stattdessen die Plantrasse der U4 aus den 1960er Jahren, welche den Osdorfer Born mit dem Hauptbahnhof über Lurup, Bahrenfeld, Altona und St. Pauli verbindet.

Die Trasse der U5 West befindet sich aktuell auf Grundlage der Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung des Hamburger Westens von 2019 in der Grundlagenermittlung und Vorplanung. Es werden mehrere Trassenvarianten und Haltestellenlagen hinsichtlich Machbarkeit untersucht. Bis Herbst 2026 soll eine Vorzugstrasse mit damit verbundenen Haltestellenlagen festgelegt werden. Alle in der Prüfung befindlichen Trassen ver-

laufen deutlich versetzt zur bisherigen Trassendarstellung (siehe Abbildung 5) und stehen somit im Widerspruch mit der bisherigen FNP-Darstellung. Eine Entscheidung zu Trassenführung und Haltestellenlagen wird im Rahmen der laufenden Vorplanung getroffen und soll im Laufe des FNP-Änderungsverfahrens aufgenommen werden. Dies schließt gleichsam die Darstellung einer Kehr- und Abstellanlage ein.

Die bisherige Trassendarstellung im FNP (Jungfernstieg bis Osdorfer Born) wird daher, in Kongruenz zur Planung der S-Bahn S6, in diesem nördlichen Bereich aufgehoben. Die neben dieser Trasse dargestellten „Flächen für Bahnanlagen“ im Bereich Flaßberg werden ebenfalls angepasst. Die genaue Ausgestaltung ist Gegenstand des FNP-Änderungsverfahrens und ist abhängig von der finalen Trassenplanung für die U5 West.

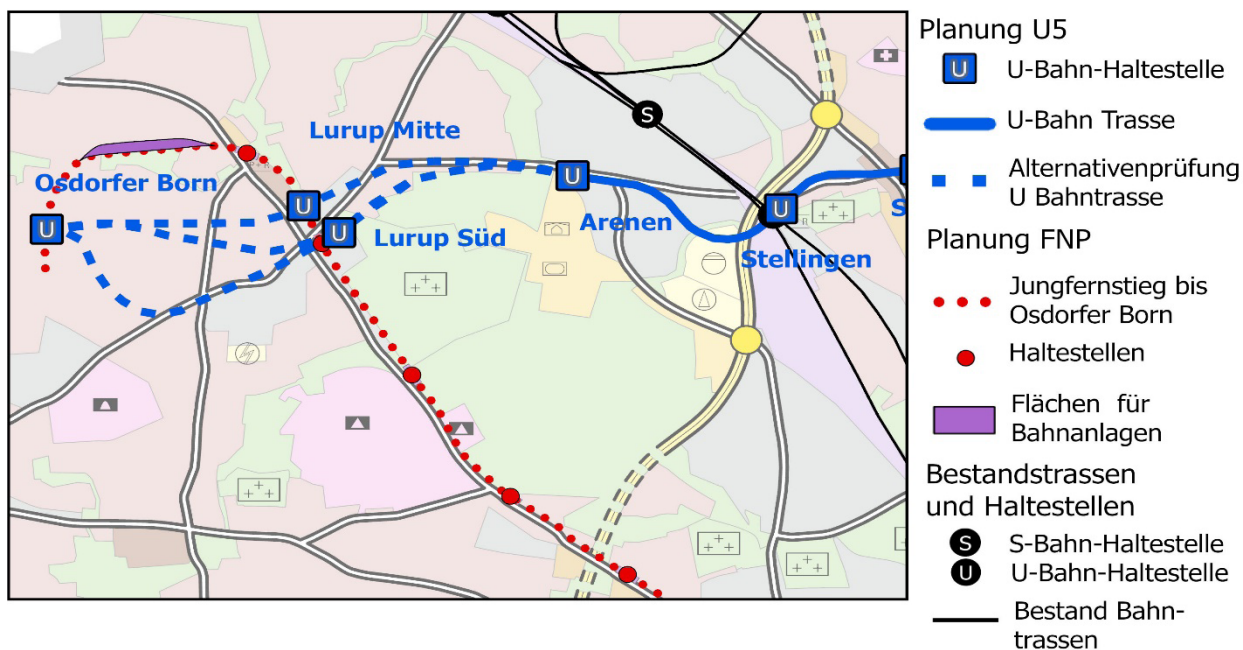


Abb. 5: U5 West mit möglicher Linienführung zwischen den Haltestellen Arenen und Osdorfer Born. Stand QIII/2025 auf Basis der Machbarkeitsuntersuchung von 2019.

Quelle: Darstellung BSW/LP auf Datengrundlage FNP und Hamburger Hochbahn AG 2025/2026.

3.4 Umfang und Ablauf der FNP-Änderung

Die vorgesehene Trasse der U5 zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Osdorfer Born weicht in mehreren Bereichen erheblich von den im FNP dargestellten Trassenverläufen ab. Um eine belastbare und nachvollziehbare Grundlage für kommende Planfeststellungsverfahren der U5 zu schaffen, ist es geboten, den vorgesehenen Trassenverlauf zwischen Hauptbahnhof und dem Osdorfer Born im Rahmen eines einzelnen Änderungsverfahrens in den FNP aufzunehmen. So soll zukünftig eine konsistente Darstellung der U5 im FNP ermöglicht werden.

Zeitlich orientiert sich das Änderungsverfahren an den Anforderungen des ersten Planfeststellungsverfahrens auf dem Streckenabschnitt U5M 2000 bis 5000. Zieltermin für die Einreichung des ersten Planfeststellungsantrages (Streckenabschnitt U5M 5000 Haltestelle Gärtnerstraße bis Hagenbecks Tierpark) ist gegenwärtig Ende 2026. Pauschal werden 18 Monate als Dauer eines Planfeststellungsverfahrens angesetzt. Der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts folgend ist es möglich, dass der Planfeststellungsbeschluss vor der förmlichen Änderung des FNP gefasst wird, somit bevor das FNP-Änderungsverfahren

abgeschlossen ist. Dazu müssen jedoch zwei Voraussetzungen erfüllt sein. Erstens muss der Abstimmungsprozess zwischen Fachplanungsträger und Gemeinde inhaltlich abgeschlossen sein. Zweitens muss ein Verfahren zur Änderung des FNP durch einen förmlichen Beschluss des zuständigen Gemeindeorgans eingeleitet worden sein (vgl. BVerwG, U. v. 24. November 2010, 9 A 13/09, Rn. 51). Nur so kann die Bürgerschaft rechtssicher ihr Einvernehmen mit einer abweichenden Fachplanung bekunden. Durch eine frühzeitige Einleitung des FNP-Änderungsverfahrens kann dies sichergestellt werden. Entsprechend würde das Verfahren zur FNP-Änderung im Voraus der Planfeststellung begonnen, im Weiteren dann hierzu parallel laufen. Dadurch soll die inhaltliche Konsistenz zwischen Fachplanung und Flächennutzungsplanung gewahrt werden. Das Vorgehen entspricht den planungsrechtlichen Mindestanforderungen gemäß § 7 BauGB.

Der Beschluss, den FNP aufzustellen bzw. zu ändern, wird durch den Senat gefasst (§ 1 Absatz 1 Bauleitplanfeststellungsgesetz). Für die Feststellung des geänderten FNP ist die Bürgerschaft zuständig (§ 2 Absatz 1 Bauleitplanfeststellungsgesetz). Vor dem Hintergrund der oben genannten

Rechtsprechung, der Gewichtigkeit der Planung und im Interesse einer zügigen Einleitung des Änderungsverfahrens des FNP wird in diesem Fall die Bürgerschaft gebeten, die Änderung des FNP durch ein an den Senat gerichtetes Aufstellungersuchen anzustoßen. Eine Abweichung von der Kompetenzverteilung zwischen Senat und Bürgerschaft liegt darin nicht.

Mit der vorliegenden Drucksache gibt der Senat der Bürgerschaft daher das Erfordernis der Änderung des FNP hinsichtlich der Trassenführung der U5 zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Nord bis Arenen zzgl. der westlichen U5-Erweiterung bis zum Osdorfer Born (U5 West) zur Kenntnis. Sodann wird die Bürgerschaft gebeten, ihr Einvernehmen mit der geänderten Trassenführung hinsichtlich Linienführung, Haltestellenlage und Verkehrsbeziehungen im FNP zu erklären und zum Zwecke der zügigen Umsetzung den

Senat zu ersuchen, einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss zu fassen.

4. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die Ausführungen der Drucksache zur Kenntnis nehmen,
2. ihr Einvernehmen mit der vom Flächennutzungsplan abweichenden Planung der Linienführung, Haltestellenlage und Verkehrsbeziehungen der U5 zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof Nord und Arenen sowie bis zum Osdorfer Born erklären und
3. den Senat ersuchen, einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans zu fassen.