



4.4 ENTWICKLUNG DES VERKEHRS

Im Kapitel »Entwicklung des Verkehrs« wird der Entwicklungsstand der im FNP für Mobilitätsnutzungen dargestellten Flächen vorgestellt. Es wird aufgezeigt, welche Verkehrsprojekte im Zuge der Stadtplanung in den Jahren 2008 bis 2015 in der Stadt Hamm entwickelt wurden.

Um die Entwicklung in den Kontext der Stadtentwicklung einordnen zu können, wird zu Beginn des Kapitels die Verkehrsstruktur der Stadt Hamm beschrieben, bevor die – in dem FNP benannten – Rahmenbedingungen zur Verkehrsentwicklung als auch zuvor definierte Leitziele der Stadtentwicklung sowie relevante Festsetzungen von Verkehrsflächen dargestellt werden.

Nach der Vorstellung der Handlungsgrundlagen des FNP werden die wesentlichen Veränderungen seit der Neuaufstellung in der Entwicklung der Siedlungsflächen für Mobilitätsnutzungen dargestellt. Dazu wird ein Überblick über die

Legende

-  Bestehende Haltepunkte
-  Projektierte Haltepunkte
-  Schienennetz
-  Kanal und Lippe
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Flugplatz

Veränderungen der Planungsgrundlagen im Handlungsfeld Mobilität gegeben. Darüber hinaus erfolgt eine Darstellung aller erfolgten Änderungen und Berichtigungen in der Flächennutzung der Stadt Hamm zum Thema Verkehr. Im Anschluss wird der Entwicklungsstand der Verkehrsentwicklung in Hamm erläutert. Im Wesentlichen geht es darum aufzuzeigen, welche im Rahmen der Neuaufstellung benannten Verkehrsprojekte bereits umgesetzt wurden und welche noch projektiert bzw. in der Planung sind.

Zum Abschluss dieses Kapitels erfolgt eine Zusammenfassung des aktuellen Sachstandes.

4.4.1 Leitziele und Kernaussagen des FNP

Im FNP werden für den verkehrlichen Bereich entsprechend § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB folgende geplante und bestehende Flächen für den überörtlichen Verkehr und die Hauptverkehrszüge dargestellt:

- Straßennetz,
- Schienennetz,
- Wasserstraßen und Hafen,
- Luftverkehr und
- Flächen für den ruhenden Verkehr.

Entsprechend § 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 BauGB wurden die bestehenden und geplanten Hauptverkehrsflächen anderer Planungsträger als nach anderen Gesetzen entwickelte Vorhaben nachrichtlich übernommen bzw. vermerkt (vgl. Stadt Hamm 2008a: 162, 165).

Grundlagen für die Aussagen zur Verkehrsentwicklung

Die Aussagen des FNP beziehen sich auf die folgenden planerischen Vorgaben:

- Strukturkonzept zur Stadtentwicklung WerkStadt Hamm (2005),
- Masterplan Verkehr (2007),
- Klimaschutzgutachten zum Masterplan Verkehr,
- Nahverkehrsplan (2005),
- Bundesverkehrswegeplan (2003),
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP),
- ÖPNV Bedarfs- und Ausbauplan des Landes,
- Landesstraßenbedarf- und Ausbauplan des Landes,
- Landesentwicklungsprogramm und –plan,
- Regionalplan des Regierungsbezirkes Arnsberg (Teilabschnitt Dortmund Unna Hamm) (2004),
- Luftreinhalteplan Hamm (2012) sowie
- Lärminderungsplan.

Während das Landesentwicklungsprogramm in der Zwischenzeit auslief, besitzt der Landesentwicklungsplan, der 2008 zugrunde gelegt worden ist, derzeit noch seine Gültigkeit, jedoch befindet sich der neue Entwurf gerade in der Neuaufstellung. Hieraus könnten sich künftig ggf. veränderte Anforderungen an die Verkehrsentwicklung in Hamm ergeben. Ebenfalls wird derzeit der Regionalplan neu aufgestellt. Nach Beschlussfassung können sich hier ebenso Veränderungen ergeben.

Eine Reihe von Verkehrsplanungen wurde seit der Neuaufstellung des FNP fortgeschrieben oder befindet sich gerade in der Bearbeitung:

- Verkehrsbericht 2010 (als Fortschreibung des „Masterplan Verkehr 2007“),
- Radverkehrskonzept Bockum-Hövel,
- Verkehrsbericht 2016 (in Bearbeitung) und
- Bundesverkehrswegeplan 2015 (in Bearbeitung).

Verkehrsentwicklung

Im Folgenden werden die Zielsetzungen des FNP aufgeführt, die für die Entwicklung der Verkehrsflächen wichtige Eckpunkte markieren. Unter der Überschrift „Mobilität in der Stadt“ wird die Gewährleistung einer optimalen Erreichbarkeit aller Siedlungsschwerpunkte, Gewerbestandorte und städtebaulichen Entwicklungsbereiche sowohl mit öffentlichen als auch mit Individualverkehrsmitteln als Kernaufgabe der Verkehrsplanung benannt.

Zudem soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen stattfinden. Des Weiteren besteht eine wesentliche Zielsetzung des FNP in der Stärkung des Umweltverbundes. So soll beispielsweise durch beschilderte Radnetze in allen Bezirken eine Förderung des regionalen Radtourismus und des Radverkehrs insgesamt erzielt werden. Ferner wird mit der Neuaufstellung des FNP eine Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, zum Beispiel durch den Bau neuer Bahnhaltedpunkte und die Anpassung des Busnetzes an die Siedlungsstruktur, angestrebt.

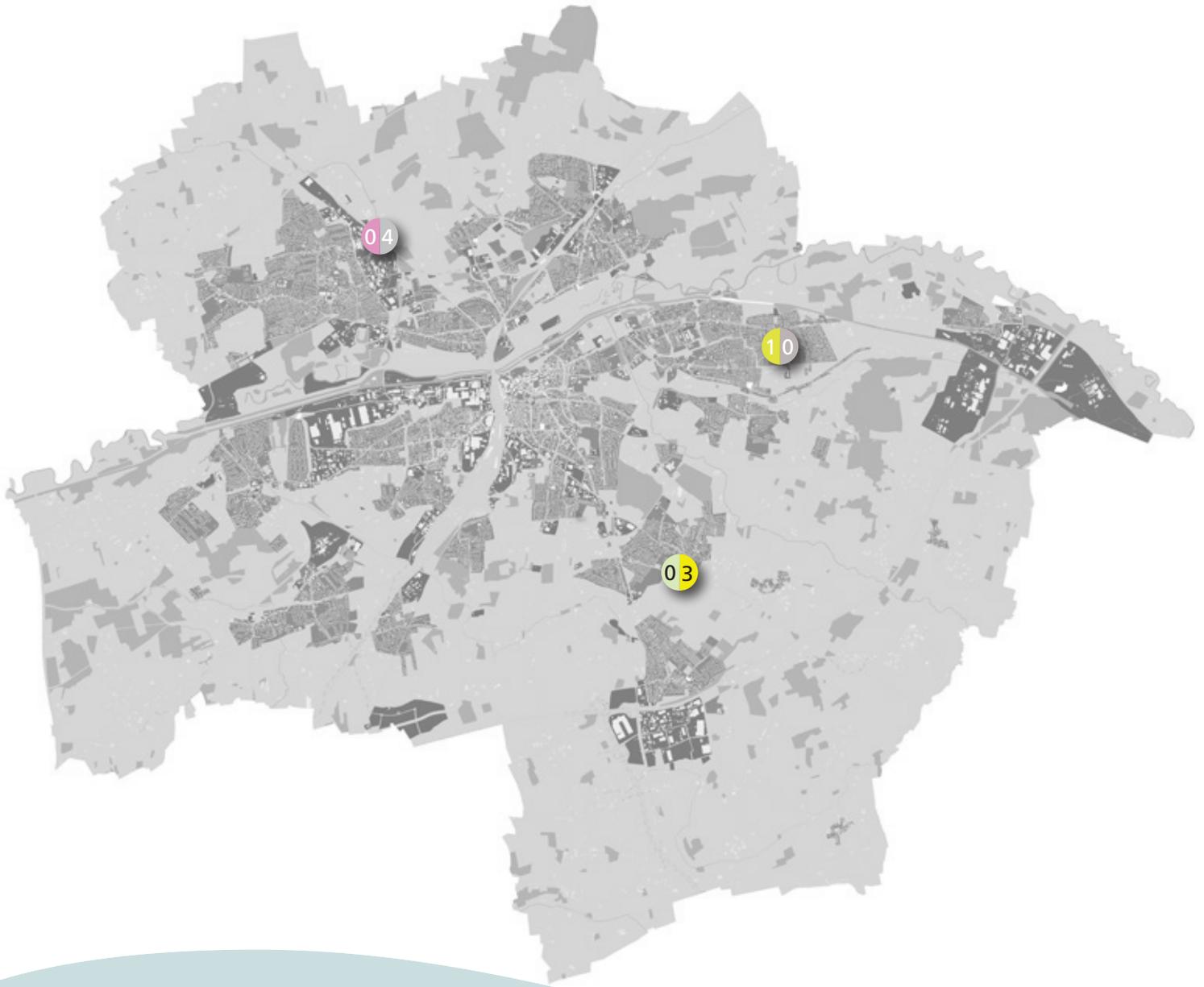
Diese im FNP formulierten Leitziele der Verkehrsentwicklung besitzen aus heutiger Sicht nach wie vor ihre Gültigkeit.

Betrachtet man die Kernaussagen zu der Verkehrsflächenentwicklung im FNP wird beispielsweise der Ausbau des westlich der Innenstadt gelegenen Hafens thematisiert. Es handelt sich dabei um einen der größten deutschen öffentlichen Kanalhäfen. Im Hafen findet trimodaler Güterumschlag zwischen Wasser, Schiene und Straße statt. Die Hafeneisenbahn des Hafens Hamm verfügt über ein eigenständiges Gleisnetz von 12,7 km Länge und ist mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG verknüpft.

Weiterhin wird seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein Ausbau des Kanals westlich der Eisenbahnbrücke thematisiert. Ziel war es, diese Strecke auch für Großmotorgüterschiffe und Schubverbände mit bis zu 2,80 m Tiefgang im Begegnungsverkehr befahrbar zu machen. Darüber hinaus sollte die Strecke bis Uentrop schrittweise für Abladetiefen bis 2,70 m ertüchtigt werden (vgl. Stadt Hamm 2008a: 164).

An zwei Standorten ist es bereits gelungen, große Logistikzentren neu anzusiedeln – im Hafen und an der Autobahn BAB 2. Ergänzend dazu sieht der FNP die Entwicklung des interkommunalen Industriegebietes „INLOG-PARC“ mit Logistikscharpunkt vor. Um den Logistik-Standort Hamm zu sichern und auszubauen und eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur gewährleisten zu können, müssen die vorhandenen Verkehrssysteme teilweise mittel- und langfristig optimiert werden. In diesem Zusammenhang sollten auch Baumaßnahmen verfolgt werden, die einen Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals und einen Weiterbau der „Kanaltrasse“ zum Ziel haben, durch die der Hafen einen direkten Autobahnzubringer erhält (vgl. Stadt Hamm 2008a: 171f.). Das Ziel Weiterbau der Kanaltrasse ist mit dem Bau der Johannes-Rau-Straße bereits erreicht (vgl. S. 76).

Im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs greift der FNP die Umgestaltung des Bahnhofes Bockum-Hövel im Jahr 2007 sowie des Bahnhofes Heessen im Jahr 2009 auf. Weiterhin ist der Bau zweier neuer Haltepunkte – Haltepunkt Westtünen und Haltepunkt Selmigerheide – angeregt worden. Es ist vorgesehen, den Bahnhof Haltepunkt Westtünen gemeinsam mit der Bahnunterführung Südfeldweg zu realisieren. Der Haltepunkt Selmigerheide ist dagegen nur gemeinsam mit dem Ausbau der Bahnstrecke Dortmund-Hamm umsetzbar.



4.4.2 Veränderungen des FNP

Die im FNP dargestellte Flächennutzung ist auch im Bereich Verkehr seit der Neuaufstellung 2008 durch verschiedene Entwicklungen modifiziert worden. In der nebenstehenden Übersicht sind Änderungen bzw. Berichtigungen, welche die Darstellung von Verkehrsnutzungen betreffen und bis Ende November 2015 wirksam wurden, aufgeführt. Dies betrifft drei Standorte in unterschiedlichen Sozialräumen. In der Flächenbilanz fallen diese Änderungen nur wenig ins Gewicht. So sind insgesamt Verkehrsflächen von 0,42 ha durch andere Darstellungen ersetzt worden. Daneben wurden im Umfeld des Bahnhofes Westtünnen 24 ha als Flächen für überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen neu dargestellt.

4.4.3 Verkehrsstruktur der Stadt Hamm

Hamm liegt - auch verkehrlich - in der Schnittstelle zwischen dem Ruhrgebiet, dem Münsterland, dem Sauerland und Ostwestfalen. Durch die Autobahnen A1 und A 2 und den zentralen Bahnknoten für den Güter- und Personenverkehr bestehen hervorragende regionale und überregionale Anbindungen. Hamm verfügt mit dem Datteln-Hamm-Kanal über einen direkten Zugang zum europäischen Wasserstraßennetz und den zweitgrößten Kanalhafen Deutschlands.

Karte zur Illustration der Berichtigungen und Veränderungen im FNP der Stadt Hamm, welche die Darstellung von Verkehrsflächen betreffen und bis Ende November 2015 wirksam geworden sind

Legende

- 02 Ä 02 – 2. Änderung des FNP
- 01 B 01 – 1. Berichtigung des FNP
- Farbe der vorherigen Darstellung
- Farbe der aktuellen Darstellung

Darstellungskategorien:

- **W** Wohnbaufläche
- **MI** Mischgebiet
- **MK** Kerngebiet
- **G** gewerbliche Baufläche
- **SO** Sondergebiet für
- BV** Büro + Verwaltung
- MD** Medizinische Dienstleistungen
- HS** Hochschule
- SG** Sport und Gesundheit
- BW** Besonderes Wohnen
- GH-L** Großflächiger Einzelhandel - Lebensmittel
- FTB** Forschung, Technologie und Bildung
- **GB** Fläche für den Gemeinbedarf
- **ÜV** Fläche für den (über-)örtlichen Hauptverkehr
- **Bahn** Fläche für Bahnanlagen
- **Wald** Fläche für Wald
- **LW** Fläche für Landwirtschaft
- K-Wind** Konzentrationszone zur Windenergienutzung
- **Grün** Grünfläche

Nr.	Flächenbezeichnung	Vorherige Flächen-darstellung Funktions-schwerpunkt	Aktuelle Flächen-darstellung Funktions-schwerpunkt	Flächengröße Bruttowert [ha]
Sozialraum Bockum-Hövel				
B 04	Südlich Waterkamp	Bahn	G	0,12
Sozialraum Uentrop				
B 10	Zentrum Werries	ÜV	MK	0,30
Sozialraum Rhynern				
Ä 03	Umfeld Bahnhaltepunkt Westtünnen	LW Grün W	ÜV	4,5

Tabelle 12: Übersicht der Änderungen und Berichtigungen zum Thema Verkehr seit Neuaufstellung des FNP ^A

Die verkehrsgünstige Lage und die Nähe zum Ballungsraum haben allerdings ein hohes Verkehrsaufkommen zur Folge, was eine stetige und zielgerichtete Weiterentwicklung der Infrastruktur erforderlich macht.

Kanal und Lippe gliedern das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung und werden nur von wenigen, entsprechend stark genutzten Verkehrsadern überbrückt. Eine weitere Zäsur im Verkehrsnetz ergibt sich in Nord-Süd-Richtung durch die fünf Bahnstrecken und den Rangierbahnhof.

4.4.4 Aktueller Stand der Entwicklung

Die Hammer Verkehrsplanung hat bereits frühzeitig in den Verkehrsentwicklungsplänen (u.a. Masterplan Verkehr 2007) den gezielten Bau von Ortsumgehungen und Autobahnzubringern vorgesehen. Damit hat sie vorausschauend auf die Herausforderungen reagiert, die sich in Bezug auf die Kernstadt durch

die periphere Lage der Autobahnen A 1 und A 2 und die historisch gewachsene Führung der Hauptverkehrsstraßen durch die Ortszentren und die City ergeben. Denn gerade hierdurch wird die Erreichbarkeit der zentralen Siedlungsbereiche erschwert, mit hohen Belastungen in den Ortsdurchfahrten. Die bereits fertig gestellten Umgehungsstraßen (u. a. die Warendorfer Straße, Sachsenring und Johannes-Rau-Straße) führen bereits zu erheblichen Entlastungen. Weitere wichtige Straßenbauprojekte wie die B 63n, die RLG-Trasse, die A 445 mit der L 667n als Zubringer und die L 547n als neue Lippequerung stehen noch zur Umsetzung an.

Die Bandbreite der Siedlungsstrukturen vom ländlich geprägten Raum bis hin zu innerstädtisch verdichteten Bereichen spiegelt sich auch im heterogenen Verkehrsverhalten der Bevölkerung wider. So steht einem für Großstädte hohen KFZ-Anteil von 60 % am Modal-Split ein Anteil von 17 % Fahrradfahrern gegenüber, der Hamm zu einer der führenden Rad-Metropolen in NRW macht. Für die Zukunft zeichnen sich aufgrund der umfassenden Anstrengungen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bereits deutliche Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl ab, die insbesondere beim Fahrrad- und Schienenverkehr voraussichtlich zu starken Zuwächsen führen werden.

Im Folgenden wird der Entwicklungsstand der in der Begründung des FNP enthaltenen Verkehrsprojekte anhand einer tabellarischen Übersicht dargestellt, in der diese hinsichtlich ihres Projektfortschrittes überprüft und vier verschiedenen Kategorien, „realisiert“ bis „nicht mehr realisiert“ zugeordnet werden.

Die Aufstellung zeigt, dass von den insgesamt 23 Verkehrsprojekten, die im FNP genannt werden, neun Projekte realisiert wurden und nur ein Projekt nicht mehr weiterverfolgt wird. Die übrigen 14 Projekte sind entweder bereits in Planung oder weiterhin projektiert. Ein Großteil der Verkehrsprojekte wurde bisher noch nicht realisiert, da es sich vielfach um Linienvorhaben wie den Ausbau von Bundesautobahnen handelt. Diese Projekte sind mit einem sehr hohen Planungsaufwand verbunden (u.a. ausführliche Linienbestimmung und Umweltverträglichkeitsprüfung) und stehen nicht in der Trägerschaft der Stadt Hamm, woraus sich entsprechende Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Fertigstellung ergeben.

Straßennetz

Vier der insgesamt 13 projektierten Straßennetzplanungen wurden inzwischen realisiert. Dazu zählen beispielsweise der Ausbau der Östingstraße sowie der sechsstreifige Ausbau der BAB 2 zwischen Beckum und dem Kamener Kreuz. Weitere fünf Projekte befinden sich in Planung. So soll die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 1 zwischen Münster und dem Kamener Kreuz im Jahr 2016 eingeleitet werden. Für den Lückenschluss der BAB 445 zwischen Werl und Hamm wiederum läuft das Planfeststellungsverfahren bereits. Drei Vorha-

A vgl. Stadt Hamm 2008a: 172ff.

Projektbeschreibung		Projektierte Fertigstellung 2008	Sachstand 2015 R • realisiert E • ist in Planung P • weiterhin projektiert n.P. • nicht mehr projektiert	Anmerkungen
BAB 1	Sechsstreifiger Ausbau zwischen Münster und dem Kamener Kreuz	2021	E	Planfeststellung im Abschnitt bei Hamm wird 2016 eingeleitet.
BAB 2	Sechsstreifiger Ausbau zwischen Beckum und dem Kamener Kreuz	2011	R	
BAB 445	Lückenschluss zwischen Werl und Hamm	2020	E	Planfeststellungsverfahren läuft.
B 63n	Neubau B 63n	-	P	Die B 63n ist erneut im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (Kategorie Vordringlicher Bedarf) enthalten.
L 667n	Verlegung der L 667	2020	E	Linienbestimmung wird 2016 eingeleitet.
L 547n	Ortsumgehung Dolberg	-	E	Das Planfeststellungsverfahren zur L 547n wird nach heutigem Stand in 2017 eingeleitet.
	Kanaltrasse (heute Johannes-Rau-Straße)	2009	R	
	Warendorfer Straße	2012	R	
	RLG-Trasse	-	P	Realisierung mit B 63n (Nordabschnitt)
K 13n/ K 35n	Anbindung INLOGPARC	-	P	Realisierung mit B 63n (Südabschnitt)
	Verbindung Wiescherhöfen - Westtünnen	-	n.P.	Begradigung von Kurven im Verlauf des Hellweg. Realisierungszeitpunkt ist derzeit noch offen.
	Ausbau Östingstraße	2015	R	
	Bahnübergangsbeseitigung Westtünnen (Bahnunterführung Südfeldweg)	-	E	Realisierung mit Haltepunkt Westtünnen, Baubeginn 2019.

Tabelle 13: Übersicht zur Entwicklung der Projekte im Themenbereich Verkehr - Straßennetz ^A

ben sind weiterhin projektiert. Nur die Verbindung zwischen Wiescherhöfen und Westtünnen wird inzwischen nicht mehr verfolgt. Von den ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen zum Ausbau der Verbindung Wiescherhöfen - Westtünnen wird nur noch die Begradigung von Kurven im Verlauf des Hellweg weitergeführt. Der Zeitpunkt für die Realisierung ist derzeit noch offen.

Projektbeschreibung	Projektierte Fertigstellung 2008	Sachstand 2015 R • realisiert E • ist in Planung P • weiterhin projektiert n.P. • nicht mehr projektiert	Anmerkungen
Öffentlicher Personennahverkehr			
Umgestaltung Bahnhof Bockum-Hövel	2007	R	Städtische Maßnahmen im Bahnhofsumfeld realisiert, Bahnsteigerhöhung durch DB in Vorbereitung.
Umgestaltung Bahnhof Heessen	2009	R	Städtische Maßnahmen im Bahnhofsumfeld realisiert, Bahnsteigerhöhung durch DB in Vorbereitung.
Haltepunkt Westtünnen	-	E	Baubeginn voraussichtlich 2018.
Haltepunkt Selmigerheide	-	P	Wird derzeit erneut zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet (nur mit Streckenausbau Dortmund-Hamm möglich).
Projekt Stadtbahn (Hamm und Region)	-	P	Wird derzeit erneut zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Realisierung derzeit jedoch nicht absehbar.

Tabelle 14: Übersicht zur Entwicklung der Projekte im Themenbereich Verkehr - Öffentlicher Personennahverkehr ^A

ÖPNV-Netz

Mit dem FNP wurden sechs ÖPNV-Netz-Planungen projektiert. Zwei der sechs Projekte sind inzwischen realisiert, zum einen die Umgestaltung des Bahnhofes Bockum-Hövel und zum anderen die Umgestaltung des Bahnhofes Heessen. In Planung befindet sich aktuell der Haltepunkt Westtünnen. Für diesen wird ein Baubeginn im Jahr 2019 angestrebt. Weiterhin projektiert sind der Haltepunkt Selmigerheide sowie das Projekt Stadtbahn (Hamm und Region). Letzteres wird erneut zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Eine Realisierung ist allerdings derzeit nicht absehbar.

Radwegenetz, sonstige Verkehrsaspekte

Der FNP sah zwei Projekte im Bezug auf die Radnetz-Planung vor. Das Projekt „Radnetz 2020“ kann als teilweise realisiert betrachtet werden. Der Netzausbau wird im Rahmen dieses Projektes entsprechend der Radverkehrskonzepte kontinuierlich umgesetzt. Bei dem zweiten Projekt handelt es sich um den „Rad-schnellweg Ruhr“. Dieses Projekt befindet sich aktuell in Planung. Ein erster Streckenabschnitt wurde bereits umgesetzt, allerdings außerhalb von Hamm. Das Konzept und der Ausbau örtlicher Zulaufstrecken werden zurzeit weiter vertieft.

In Bezug auf den Ruhenden Verkehr beinhaltet der FNP Parkraumkonzepte aus dem Masterplan Verkehr 2007. Inzwischen wurden alle vorgesehenen Verkehrskonzepte beschlossen und umgesetzt.

Der FNP beschrieb 2008 den Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals. Dieser befindet sich aktuell zum Teil in Planung, teilweise ist er bereits realisiert. Die Weststrecke bis Hafen Hamm ist ausgebaut. Die Oststrecke bis Uentrop hingegen wird derzeit für den Bundesverkehrswegeplan überprüft.

A vgl. Stadt Hamm 2008a: 179ff.

B vgl. Stadt Hamm 2008a: 182ff.

Projektbeschreibung	Projektierte Fertigstellung 2008	Sachstand 2015 R • realisiert E • ist in Planung P • weiterhin projektiert n.P. • nicht mehr projektiert	Anmerkungen
Radnetz			
Radnetz 2020	2020	R / E	Netzausbau wird entsprechend der Radverkehrskonzepte kontinuierlich umgesetzt.
Radschnellweg Ruhr	2019	E	Rückgrat der regionalen Anbindung der Stadt Hamm. Konzept und Ausbau örtlicher Zulaufstrecken in Vorbereitung.
Ruhender Verkehr			
Parkraumkonzepte aus dem Masterplan Verkehr 2007	2012	R	Alle vorgesehenen Verkehrskonzepte wurden inzwischen beschlossen und umgesetzt.
Hafen-/ Wasserstraße			
Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals	–	R / P	Weststrecke bis Hafen Hamm ist ausgebaut. Der Ausbau der Oststrecke wurde erstmalig in den BVWP 2030 (Kategorie Vordringlicher Bedarf) aufgenommen.

Tabelle 15: Übersicht zur Entwicklung der Projekte im Themenbereich Verkehr - Radnetz, Ruhender Verkehr, Hafen-/ Wasserstraßen⁸

4.4.5 Zwischenfazit Verkehrsentwicklung

Die im FNP formulierten Leitlinien besitzen auch heute noch Gültigkeit. Zum Zeitpunkt der Neuaufstellung waren die Entwicklung des Hafens und des Kanals sowie die Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zentrale Verkehrsprojekte. Zudem wurden verschiedene Projekte des Öffentlichen Personennahverkehrs thematisiert.

Ein Großteil dieser Verkehrsprojekte konnte inzwischen realisiert werden. Die fertiggestellten Umgehungsstraßen (u.a. die Warendorfer Straße, Sachsenring und Kanaltrasse) führen bereits zu erheblichen Entlastungen. Weitere wichtige Straßenbauprojekte wie die B 63n, die RLG-Trasse, die A 445 mit der L 667n als Zubringer und die L 547n als neue Lippequerung stehen noch zur Umsetzung an.

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes wird entsprechend der Radverkehrskonzepte kontinuierlich umgesetzt und ist damit zum Teil als realisiert und zu einem anderen Teil als in Planung anzusehen.

Ein Projekt im Bereich des Straßennetzes, die Verbindung zwischen Wiescherhöfen und Westtünen, gilt als nicht mehr projektiert.

Darüber hinaus haben sich aufgrund abweichender funktionaler Entwicklungen Änderungen in der Darstellung des FNP ergeben. Bezogen auf Verkehrsflächen ergaben sich an drei Standorten Veränderungen in der Darstellung. Sachgemäß sind die Auswirkungen auf die Flächenbilanz nur gering.