

## Begründung

Nr. 24508

**Archiv**

### zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 64

#### 1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824). Da das Planverfahren bereits vor In-Kraft-Treten dieser Fassung des Baugesetzbuchs, d.h. vor dem 20. Juli 2004 förmlich eingeleitet wurde, wird es gemäß § 233 Absatz 1 in Verbindung mit § 244 Absatz 2 BauGB nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der vorhabenbezogene Bebauungsplan bauordnungsrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss H 2/01 vom 9. Mai 2001 (Amtl. Anz. S. 1713) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 25. Mai 2001 (Amtl. Anz. S. 1900) und 11. Februar 2002 (Amtl. Anz. S. 625) stattgefunden.

Das Plangebiet wurde vor der öffentlichen Auslegung im südwestlichen und nordöstlichen Bereich geringfügig verkleinert.

#### 2. Anlass der Planung

Die Harburger Innenstadt soll durch ein Einkaufszentrum als attraktives Oberzentrum für den Hamburger Süden gestärkt werden. Dies soll auf der rund 2,62 Hektar großen Fläche am S-Bahnhof Harburg, südlich der Moorstraße, durch die Errichtung des sogenannten Phoenix-Centers durch eine Investorengruppe erreicht werden.

Das Phoenix-Center enthält neben kleinen Shops auch Flächen für Fachmärkte, Büros und Dienstleistungsbetriebe, sowie in den Obergeschossen des Einkaufszentrums ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen.

Aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung ist das Vorhaben ein Schlüsselprojekt, um das Harburger Zentrum als Bezirkszentrum und Harburg als Oberzentrum für die südlich angrenzenden niedersächsischen Landkreise im zunehmenden Wettbewerb um Inves-

toren und Kunden neu zu positionieren und dem bisherigen Bedeutungsverlust entgegen zu wirken. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll insbesondere die bestehende städtebauliche und stadträumliche Struktur an der Moorstraße aufgewertet werden.

Außer dem neuen Phoenix-Center, das als neuer Magnet die Ausstrahlungskraft des Harburger Zentrums erheblich steigern und zu einem positiven Entwicklungsschub für das Zentrum von Harburg insgesamt beitragen soll, soll auch eine gestalterische Aufwertung der öffentlichen Bereiche der Seevepassage und eine Vernetzung zwischen dem Einkaufszentrum und der Seevepassage sowie der Lüneburger Straße geschaffen werden. Damit verbunden ist auch eine Umgestaltung des Seeveplatzes, um die Attraktivität des Eingangsbereichs zur Innenstadt zu erhöhen. Außerdem wird auch die Anbindung des Zentrums an den Bahnhof verbessert.

Die an das Phoenix-Center angrenzenden Gebäude und Flächen an der Ecke Wilstorfer Straße und Moorstraße sollen bestandsentsprechend gesichert werden.

An das Plangebiet grenzen im Süden zwei viergeschossige ehemalige Produktionsgebäude der Phoenix-Industrie und das Torgebäude Wilstorfer Straße, die nicht mehr für industrielle Zwecke genutzt werden, an. Diese unter Denkmalschutz stehenden Gebäude sollen für künstlerische Zwecke genutzt werden. Solche Nutzungen sind im Industriegebiet ausnahmsweise zulässig, deshalb braucht diese Ausweisung des Bebauungsplans Harburg 11 nicht geändert zu werden. Beeinträchtigungen des geplanten Einkaufszentrums aus der Industrienutzung der verbleibenden Werksflächen sind nicht zu erwarten.

Das Einkaufszentrum fügt sich verträglich zur angrenzenden Bebauung nördlich der Moorstraße und westlich der Wilstorfer Straße ein, die gemischte Nutzungsstrukturen von Wohnen und Arbeiten und teilweise nur Wohnnutzungen enthält. Die gutachterlichen Untersuchungen zum Gewerbelärm und Verkehrslärm haben ergeben, dass trotz der hohen Vorbelastung den Anforderungen der TA Lärm zum Schutz der Nachbarschaft entsprochen wird.

Der Standort ist durch öffentlichen Personennahverkehr über die S-Bahnhaltestelle Harburg und den Zentralen Omnibusbahnhof Harburg (ZOB) sehr gut angebunden. Eine weitere Bushaltestelle befindet sich an der Moorstraße. Mit dem Pkw ist der Standort über die Buxtehuder Straße, Wilstorfer Straße und Hannoversche Straße ebenfalls gut angebunden. Buxtehuder Straße und Hannoversche Straße sind Hauptverkehrsstraßen und stellen Verbindungen zu den Bundesautobahnen her. Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV soll die fußläufige Anbindung zur S-Bahnhaltestelle und zum ZOB attraktiver gestaltet werden.

### **3. Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner sechsundvierzigsten Änderung stellt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemischte Baufläche, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden sollen, dar. Die Moorstraße, die Wilstorfer Straße und die Hannoversche Straße sind als sonstige Hauptverkehrsstraßen hervor gehoben.

##### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) trifft für den Bereich des Plangebiets folgende Aussagen:

Im Landschaftsprogramm ist der Bereich zwischen Wilstorfer Straße, Hannoversche Straße, Moorstraße als Milieu „Gewerbe / Industrie und Hafen“ sowie der nordöstlich angrenzende Bereich zwischen Hannoversche Straße und Buxtehuder Straße als Milieu „Verdichteter Stadtraum“ dargestellt. Der Seevekanal ist als Milieu „Gewässerlandschaft“ sowie die Moorstraße, Wilstorfer Straße und die Hannoversche Straße als Milieu „Sonstige Hauptverkehrsstraßen“ dargestellt.

Die Bereiche westlich der Hannoverschen Straße sowie nördlich der Moorstraße liegen innerhalb der Darstellung als milieuübergreifende Funktion „Landschaftsachse“.

Darüber hinaus ist am Westufer des Seevekanals und parallel zur Moorstraße und Walter-Dudek-Brücke die milieuübergreifende Funktion „Grüne Wegeverbindung“ dargestellt.

Der gesamte Planungsraum ist darüber hinaus als milieuübergreifende Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dargestellt.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt für diesen Bereich die Biotopentwicklungsräume „Industrie-, Gewerbe- und Hafenflächen“ (14a), „Übrige Fließgewässer“ (3a) sowie „Hauptverkehrsstraßen“ (14e) dar.

### 3.1.3 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

#### **Bestehende Bebauungspläne:**

Bebauungsplan Harburg 11 vom 25. September 1964 (HmbGVBl. S. 144), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 497):

Für die Fläche des Sondergebiets ist überwiegend gewerbliche Baufläche / Industriegebiet mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,7 und einer Baumassenzahl (BMZ) von 9,0 sowie einer Traufhöhe zwischen 5,5 m und 20 m festgesetzt.

Parallel zur Moorstraße sind Sonderbauflächen - Sondergebiet Läden mit einer Traufhöhe von 5,5 m festgesetzt.

Im nordwestlichen Bereich ist dreigeschossiges Kerngebiet in geschlossener Bauweise mit einer Baulinie ausgewiesen.

Weiterhin sind Straßenverkehrsflächen und Wasserflächen festgesetzt.

Außerdem sind Teile des Seevekanals einschließlich ihrer Böschungsfächen als Grünfläche festgesetzt.

Bebauungsplan Harburg 23 vom 3. Mai 1978 (HmbGVBl. S. 106), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 504).

#### **Nördlich Moorstraße:**

Der Seeveplatz ist als sonstige Verkehrsfläche - Fußgängerbereich - ausgewiesen.

Außerdem sind in einem Teilbereich des Seeveplatzes eine Brücke mit einer lichten Höhe von 3,8 m sowie eine Baulinie festgesetzt. Der Seevekanal ist als Wasserfläche mit zwei Brücken und teilweise als Parkanlage (FHH) festgesetzt.

Entlang der Moorstraße ist dreigeschossiges und angrenzend an den Seeveplatz viergeschossiges Kerngebiet festgesetzt.

### 3.1.4 Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß der Nr. 18.8 in Verbindung mit 18.6.1 der Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 sowie der Anlage 2 zu § 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757), geändert am 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794, 1796), durchgeführt.

Danach ist der Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes ab einer Geschossfläche von 5.000 m<sup>2</sup> im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens einer UVP zu unterziehen. Es sind 26.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche über drei Ebenen sowie 3.000 m<sup>2</sup> Büronutzung vorgesehen. Gegenüber dem Status quo resultiert aus dem Vorhaben eine Veränderung der Verkehrssituation mit den dazugehörigen Emissionen. Das Ganze wird in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Wohngebiet angesiedelt. Darüber hinaus sind Gebäude betroffen, die unter Denkmalschutz stehen.

### **3.2 Andere planerisch beachtliche Tatbestände**

#### **3.2.1 Altlasten**

Im Plangebiet befanden sich zwei Altlastverdachtsflächen. Dabei handelte es sich zum einen um ein Verdachtsmoment, das aus der industriellen Nutzung der Fläche und zum anderen durch die Vornutzung durch eine Gasanstalt resultierte. Darüber hinaus befand sich an der Wilstorfer Straße im zukünftigen Kerngebiet eine chemische Reinigung.

#### **3.2.2 Gestaltung**

Als Grundlage für die Entwicklung einer Entwurfskonzeption sowie für die Gestaltung der umliegenden Freiflächen ist im Juni 2001 ein konkurrierendes Entwurfsverfahren durchgeführt worden, dessen Ergebnisse dem Entwurf des Vorhabens zugrunde gelegt und im Vorhabenplan gesichert werden.

#### **3.2.3 Einzelhandel**

Zur Entwicklung des Zentrums Harburg und der städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit des geplanten Einkaufszentrums sind zwei Gutachten und eine Stellungnahme zu den vorgebrachten Anregungen erarbeitet worden:

1. „Ansiedlungsvorhaben auf dem Phoenix-Gelände in Hamburg-Harburg“, Gutachten zur raumordnerischen und städtebaulichen Verträglichkeit eines Ansiedlungsvorhabens vom Oktober 2000
2. „Zukünftige Entwicklung des Zentrums Hamburg-Harburg“, Einzelhandelssituation und Perspektiven für zusätzliche Einzelhandelsnutzungen im Harburger Zentrum, vom Februar 2000
3. Stellungnahme zu Anregungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 64 betreffend Zonierung des Einzugsgebietes, Auswirkungen auf die Innenstadt Harburg, Flächenproduktivität, vom Mai 2002

### **3.3 Bestand bei Planungsbeginn**

#### **3.3.1 Städtebaulicher Bestand**

Im Bereich südlich der Moorstraße (Flurstücke 4034 und 4996) befanden sich überwiegend aufgegebene Teile der industriellen Nutzung und straßenparallel waren zweigeschossige Läden vorhanden.

Noch heute befinden sich im Eckbereich Wilstorfer Straße / Moorstraße straßenparallel (Flurstücke 2925, 2927, 2928) ebenfalls Läden- und Dienstleistungsbetriebe sowie in den oberen Geschossen der drei- und fünfgeschossigen Häuser überwiegend Wohnungen sowie einige Arztpraxen und Büros.

Der im nordöstlichen Bereich des Plangebiets befindliche Seeveplatz (Flurstück 4160) wird über eine Brücke über den Seevekanal und einen Tunnel mit dem Harburger Bahnhof verbunden und dient als Eingang zur Innenstadt.

Im Osten des Plangebiets zwischen der Hannoverschen Straße und den ehemaligen Industrieflächen verläuft der Seevekanal mit einer parallel verlaufenden, zum Niveau der Hannoverschen Straße abgesenkten Fußwegeverbindung, die ebenfalls als Verbindungsweg zum Harburger Bahnhof genutzt wird.

Die Nordseite der Moorstraße und die Westseite der Wilstorfer Straße (außerhalb des Plangebiets) werden durch kleinteilige, gemischt genutzte Gebäudestrukturen geprägt. In den Erdgeschossen befinden sich teilweise Läden, in den Obergeschossen größtenteils Wohnungen, teilweise Büronutzungen.

Auf dem Flurstück 2925 (Wilstorfer Straße 47 / Moorstraße 2) befindet sich eine HEW-Netzstation. Diese Netzstation und die dorthin führenden Kabel müssen aus versorgungstechnischen Gründen erhalten bleiben.

An den östlichen Grundstücksgrenzen entlang des Seevekanals verläuft ein Schmutzwassersiel DN 500, das über eine Baulast gesichert ist.

Für die Errichtung des Einkaufszentrums wurde im Oktober 2002 eine Vorweggenehmigung erteilt; das Einkaufszentrum wurde am 29. September 2004 eröffnet.

### **3.3.2 Bestand / Erschließung**

An der Moorstraße befand sich ein Werkstor, das überwiegend zur Ausfahrt benutzt wurde. An der Wilstorfer Straße befand sich ebenfalls eine Kfz-Anbindung für die Industrie-Nutzung.

Außerdem war zwischen der Hannoverschen Straße und dem Seevekanal ein Besucherparkplatz des Industriebetriebes belegen.

Im Zusammenhang mit dem Abbruch der Industriegebäude für die Realisierung des Einkaufszentrums (vgl. Ziffer 3.3.1) wurden diese Erschließungen aufgegeben.

## **4. Umweltbericht**

### **4.1 Vorbemerkung**

Der Umweltbericht nimmt eine zusammenfassende Darstellung der ermittelten wesentlichen umweltrelevanten Aspekte der Planung vor. Details zu Einzelthemen können den nachstehend aufgeführten Gutachten entnommen werden.

Der UVP liegen folgende Gutachten zugrunde:

- Umweltverträglichkeitsstudie vom 30.06.2001
- Verkehrsuntersuchung vom April 2001
- Luftschadstoffuntersuchung vom 08.06.2001
- Lärmtechnische Untersuchung vom 18.06.2001
  1. Sachstandsbericht zu den Erkenntnissen bislang durchgeführter Schadstoffuntersuchungen vom 20.04.2001
  2. Sachstandsbericht zu aktuellen Planungen, weiteren Untersuchungsergebnissen (Bohrungen) und geplanten Sanierungsmaßnahmen vom 05.06.2001
- Grundwasserströmungsmodell vom 22.06.2001

### **4.2 Standort**

Bei der geplanten Überbauung der Fläche handelt es sich um eine verkehrlich sowohl über den ÖPNV als auch über das umgebende Straßennetz sehr gut erschlossene Fläche im Zentrum Harburgs, die bisher seit langem intensiv industriell genutzt wurde. Somit liegt kein Verlust einer naturnahen oder schützenswerten Fläche vor. Die Fläche befindet sich allerdings in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem hochverdichteten Wohngebiet, sodass die aus der zukünftigen Nutzung resultierenden zusätzlichen um-

welterheblichen Belastungen berücksichtigt und vermieden bzw. minimiert werden müssen.

#### **4.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Das Plangebiet ist durch die industrielle Vornutzung und den Einfluss des Menschen stark überprägt. Dies gilt auch für den ca. 10 m breiten Seevekanal mit seinen Böschungskanten. Besonders schützenswerte Arten sind hier nicht anzutreffen. Dennoch ist der Seevekanal ein gutes Fischgewässer. Bei einer Begehung wurden der Gehölzbestand und die Baumgesundheit erfasst. Im Plangebiet sind auch die scheinbar gesunden oder nur leicht geschädigten Bäume durch die belasteten Standortverhältnisse, versiegelte Wurzelbereiche sowie weitere Belastungen, wie Luftschadstoffe und Straßenabfluss, erheblich belastet. Erhaltenswerter Baumbestand findet sich am Ostufer des Seevekanals.

Durch die zukünftige Nutzung durch Fußgänger und Verkehr sowie zweier geplanter Fußgängerbrücken und einer zusätzlichen Überfahrt über den Seevekanal sind Verluste und Funktionsbeeinträchtigungen zu erwarten. Darüber hinaus kommt es im Rahmen der technischen Böschungsgestaltung zum Verlust von wertvollem Gehölzbestand und extensiv genutzten Uferbereichen.

Zur Minimierung des Eingriffs werden Teile des schützenswerten Baumbestandes am Seevekanal erhalten. Das zukünftige Nutzungskonzept sieht vor, in den Seevekanal kein Abwasser einzuleiten.

#### **4.4 Schutzgut Boden**

Im Plangebiet sind die dort anzutreffenden Böden durch Versiegelungen, Aufschüttungen, Beimengungen und Umgestaltungen stark anthropogen überprägt. Darüber hinaus befinden sich im Untergrund durch die langjährige industrielle Nutzung durch eine Gasanstalt sowie ein Gummiwerk Bodenbelastungen, die Grundwasser und Boden beeinträchtigen. Die Versiegelung beträgt nahezu 100 % und ist mit ca. 50 % nur im Bereich des Seevekanals geringer.

Vor diesem Hintergrund kommt den Böden im Plangebiet weder als Lebensraum und Standort für Pflanzen und Tiere noch hinsichtlich der Grundwasserneubildungsrate besondere Bedeutung zu. Damit wird für das Vorhaben eine Fläche in Anspruch genommen, die bereits überbaut und versiegelt war, sodass sich durch das Einkaufszentrum an diesem Standort allein bezogen auf den Gesichtspunkt der Flächennutzung keine



wesentliche Änderung ergibt. Bezogen auf die festgestellten Boden- und Grundwasserbelastungen ist eine Verbesserung zu erwarten.

In dem Teil der derzeit nicht versiegelten Uferbereiche des Seevekanals sind durch die drei geplanten Brückenbauwerke über den Seevekanal Beeinträchtigungen durch Versiegelungen zu erwarten. Darüber hinaus führt die Böschungsgestaltung durch Terrassierung und Pflasterung zu einem Verlust des natürlich gewachsenen Bodens und der Bodenfunktion.

### Altlasten

Im Plangebiet wurden auf den ehemaligen, seit 1855 industriell genutzten Flächen (Gaswerk, Palmkernfabrik und weitere sowie seit 1952 das Gummiwerk), Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden in unterschiedlichen Konzentrationen erhebliche Belastungen mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), einkernigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTX), Phenolen, sonstige Kohlenwasserstoffen (Mineralöl), Schwermetallen und Cyaniden bis in große Tiefen festgestellt. Die Flächen wurden nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet. Ein Sanierungskonzept liegt vor.

Im Rahmen des Abrisses und Neubaus sind belastete Bodenbereiche durch Bodenaustausch zu sanieren oder durch bautechnische Maßnahmen zu sichern. Kontaminierte Bodenbereiche sind entsprechend den Anforderungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen, die Aushubarbeiten sind durch ein qualifiziertes Sachverständigenbüro zu begleiten. Zum Schutz des Stau- und Grundwassers vor Kontamination sind bei Wasserhaltungsmaßnahmen Auflagen notwendig. Die entsprechenden Ämter sind zu beteiligen (heute: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Gewässerschutz und Bezirksamt Harburg, Verbraucherschutzamt).

Die Fläche wurde im Krieg schwer geschädigt. Es bestehen jedoch keine Hinweise auf nicht beseitigte Bombenblindgänger, vergrabene Munition, Waffen oder sonstige Kampfstoffe.

Eine ehemals im Bereich Seevekanal vorhandene Zivilschutzeinrichtung (Bunker) ist entfernt worden.

Zu der chemischen Reinigung liegen bisher keine Erkenntnisse vor.

#### 4.5 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser ist in den Kapiteln zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Boden bereits angesprochen worden. Der Seevekanal ist trotz seiner Bedeutung als Fischgewässer wegen seiner Verbauungen und hinsichtlich der Wassergüte als belastet einzustufen.

Weiterhin ist zu erwähnen, dass die wichtigen Grundwasserleiter im Untersuchungsgebiet eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen aufweisen. Die Fließrichtung ist von Südwest nach Nordost. Die Schadstoffe im Boden erreichen den Grundwasserleiter, der in einer Tiefe von 2,8 m bis 5,3 m ansteht. Insofern ist der mit der Baumaßnahme im Zusammenhang stehende Bodenaushub bzw. die Sicherung belasteter Bodenbereiche als positiv zu bewerten.

Zum Schutz der empfindlichen Grundwassersituation sind Auflagen erforderlich, um nachhaltige Beeinträchtigungen durch dauerhaften Aufstau oder Absenkung des Grundwasserspiegels durch Drainagen zur Trockenhaltung von Tiefgeschossen zu vermeiden.

Zum Schutz des Stau- und Grundwassers bei Wasserhaltungsmaßnahmen sind Auflagen erforderlich. Die entsprechenden Ämter sind zu beteiligen (heute: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Gewässerschutz und Bezirksamt Harburg, Verbraucherschutzamt).

#### Bauphase

Auswirkungen der bauzeitlichen Veränderung des Grundwasserstandes können aufgrund der vorliegenden Unterlagen derzeit noch nicht umfassend bewertet werden.

Zur Minderung von Beeinträchtigungen durch vorübergehende Aufstauung oder Absenkung des Grundwasserspiegels während der Bauphase sind im Rahmen der zu beantragenden wasserrechtlichen Erlaubnis Regelungen zu treffen.

Bei der zwischenzeitig erfolgten Realisierung des Einkaufszentrums sind keine nennenswerten Probleme aufgetreten.

## 4.6 Schutzgut Luft

Im Rahmen des Planverfahrens wurden die verkehrsspezifischen Luftschadstoffe für das umgebende Straßennetz untersucht, da sich insbesondere zu diesem Thema durch die Neuplanung infolge der Verkehrszunahme Änderungen ergeben könnten. Der gleiche Untersuchungsraum liegt auch der Lärmuntersuchung zu Grunde.

Für die Themen Lärm und Luftschadstoffe wird nur die Verkehrsvariante E dargestellt, die zurzeit von allen Beteiligten favorisiert wird. Bei dieser Variante wird die Fläche an die Hannoversche und Wilstorfer Straße (hier ohne Ampelanlage) angebunden.

### Luftschadstoffe und Geruch

Untersucht wurden Stickstoffdioxid (SO<sub>2</sub>), Benzol, Dieselruß, Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) für Straßennetz und die Fläche des Vorhabens (Parkhaus) auf der Basis des jetzigen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens.

Gegenüber der jetzigen Luftschadstoffsituation ist trotz eines erhöhten Verkehrsaufkommens für das Prognosejahr 2004 durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik und Kraftstoffqualität teilweise mit einer Abnahme der verkehrsbedingten Emissionen zu rechnen (Stickoxide – 4.9 % in t/a; Dieselruß – 21.2 % in t/a). Dies gilt nicht für Benzol (+ 14.3 % in t/a), Feinstaub (+ 6.2 % in t/a) und Kohlendioxid (+40.2 % in t/a).

Bezogen auf die Immissionssituation ist festzuhalten, dass sich im Nahbereich des Einkaufszentrums - insbesondere des Parkdecks – zwar Zunahmen ergeben, dennoch werden die aktuellen Grenz-, Prüf- und Immissionswerte sowie teilweise auch künftige Vorsorge- und Grenzwerte an den unterschiedlichen Immissionsorten überwiegend eingehalten. Lediglich für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) sind Überschreitungen künftiger Grenzwerte nicht überall auszuschließen. Dies gilt insbesondere für die unteren Geschosse. In den oberen Geschossen an der Wilstorfer Straße und Moorstraße werden die Werte für PM<sub>10</sub> meist eingehalten oder leicht überschritten.

Geruchsemissionen werden infolge der Neuplanung des Phoenix-Centers nicht entstehen. Darüber hinaus werden Produktionsprozesse durch die Aufgabe und Verlagerung von Teilen der industriellen Nutzung verändert bzw. verlagert, so dass insgesamt eine Verringerung anzunehmen ist. Im Plangebiet kann es jedoch aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur weiterhin bestehenden industriellen Nutzung, zu Geruchsimmissionen kommen. Dies ist jedoch nur der Fall bei Störfällen (einmal bis zweimal jährlich) sowie in geringem Umfang bei selten durchgeführten speziellen Fertigungsprozessen. Für die Neuplanung spielen Geruchsemissionen keine relevante Rolle.

## Lärm

In der Lärmtechnischen Untersuchung von Juni 2001 wurden Verkehrs- und Gewerbelärm für Immissionsorte in der Wilstorfer Straße und Moorstraße betrachtet. Beurteilt wurde die Lärmsituation anhand des geltenden Planrechtes unter besonderer Berücksichtigung der angrenzenden empfindlichen Gebiete. Der Gewerbelärm wurde anhand der TA-Lärm, der Straßenlärm anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) beurteilt. Die Berechnungsgrundlagen sind im Einzelnen in der Lärmtechnischen Untersuchung dargestellt.

### Gewerbelärm

Berücksichtigt wurden hier das Parkdeck (10.500 Fahrten pro Tag), die Warenanlieferung (100 Fahrten pro Tag von 6 Uhr bis 22 Uhr), die Technikzentrale und die Industrie-Nutzung als Vorbelastung. Gegenüber dem Status quo kommt es an allen Immissionsorten nachts zu einem Rückgang der Lärmbelastung. Am Tage hingegen wird an einigen Orten die Lärmbelastung zunehmen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Wilstorfer Straße gegenüber der Parkhauszufahrt um 5,6 dB(A). Die Werte verbleiben jedoch bezogen auf den Gewerbelärm sowohl tags als auch nachts überall unter den Werten der TA-Lärm.

### Verkehrslärm

Die an das Plangebiet angrenzenden Gebiete mit Wohnen sind bereits im heutigen Zustand mit Werten von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Aus diesem Grund wurde für die Anbindung des Geländes die lärmtechnisch günstigste Variante gewählt, die zugleich die Anforderung erfüllen muss, das entstehende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. In den Berechnungen wurden ebenfalls 10.500 Fahrten pro Tag zum Parkdeck, 100 Lieferfahrten und zusätzlich die neue Abbiegespur auf der Hannoverschen und Wilstorfer Straße berücksichtigt.

In der Wilstorfer Straße kommt es zu einer Erhöhung der Lärmpegel um 2,2 dB(A) tagsüber und 0,6 dB(A) nachts (derzeit vorgesehene Variante ohne Lichtsignalanlage), sie liegen damit tagsüber in einem hörbaren Bereich. Nachts sind die Zunahmen so gering, dass sie vom Menschen nicht wahrgenommen werden können. Dennoch ist aufgrund der hohen Vorbelastung, bei der die Werte der 16. BImSchV überschritten werden, eine erhebliche Lärmbelastung in den an das Plangebiet angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebieten festzustellen. Regelungen können aufgrund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes getroffen werden, planungsrechtliche Erfordernisse bestehen nicht.

### Bauphase

Während der Bauphase werden erhebliche zusätzliche Belastungen durch Staub und Lkw-Verkehr insbesondere in der Moorstraße und Wilstorfer Straße auftreten. Die vorhandenen Gebäude werden abgerissen, belastetes Bodenmaterial abtransportiert und neu gebaut. Allein für den Abtransport des belasteten Bodenmaterials ist bei 150 veranschlagten Arbeitstagen mit 200 Lkw pro Tag zu rechnen. Hier sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Regelungen zu treffen. Rammarbeiten sind nach bisheriger Kenntnis nicht vorgesehen.

Bei der zwischenzeitig erfolgten Realisierung des Einkaufszentrums sind keine nennenswerten Probleme aufgetreten.

#### **4.7 Schutzgut Klima**

Das lokale Klima im Plangebiet ist geprägt durch den verdichteten städtischen Raum. Das bedeutet, im Vergleich zu freien Räumen sind die Temperaturen erhöht, die Luftfeuchtigkeit ist verringert, die nächtliche Abkühlung fällt geringer aus, Staubbelastungen sind höher und die Sonneneinstrahlung und Luftaustausch sind meist insgesamt verringert und behindert. Klimatisch ist das Plangebiet bereits im Status quo als belastet zu bewerten. Durch die geplante Ansiedlung eines Einkaufszentrums sind hier nur unwesentliche Veränderungen zu erwarten.

#### **4.8 Schutzgut Landschaft / Stadtbild**

Im Status quo präsentiert sich das Plangebiet gemäß Landschaftsprogramm als eine Gewerbelandschaft, an die sich unmittelbar der zentrale Stadtraum anschließt. Die Gebäude bilden ein Ensemble verschiedener stilistischer Ausrichtungen, die die Geschichte der Fabrik im 20. Jahrhundert bezeugen und teilweise eine beachtenswerte architektonische Qualität aufweisen. Hier fügt sich nach Querung der Hannoverschen Straße der ebenfalls tiefer gelegene Seevekanal an. Die umgebenden Stadtstrukturen sind sehr heterogen (dreigeschossige Wohngebäude mit Läden im Erdgeschoss, Fläche der Industrie-Nutzung, Busbahn- und Fernbahnhof, dichtes Straßennetz). Der Gummiwerke-Komplex präsentiert sich mit seinen Backsteinfassaden an exponierter Stelle als prägendes historisches Gebäude in Harburg.

Das neue Gebäude auf Bereichen des Industriegeländes, die später gebaut wurden und sich nicht uneingeschränkt in das zuvor beschriebene Bild des Industrie-

Komplexes fügen, wird als Blockrandbebauung geplant und greift als Analogie die bestehenden Strukturen auf moderne Art auf. Gleichzeitig soll es das Eingangstor zur City Harburg bilden. Zur Förderung der Blickbeziehungen zu den denkmalgeschützten Gebäuden des Industriebetriebes ist an der Südostecke des Einkaufszentrums eine abgerundete Ecke vorgesehen. Bei der Ausgestaltung des Einkaufszentrums wurde eine sorgfältige Einbindung in das sensible städtebauliche Umfeld auf zeitgemäße Weise Wert gelegt. Durch die teilweise vorhandenen Höhendifferenzen nach Norden und Osten wird der Gesamteindruck des neu entstehenden Baukomplexes in seiner Wirkung zurückgenommen.

Der Seevekanal bleibt als einziges landschaftliches Element in dem anthropogen stark überprägten Bereich erhalten, wird aber durch Versiegelung und Uferbebauung in Teilbereichen in Folge der beabsichtigten Um- und Neugestaltung beeinträchtigt.

#### **4.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Außerhalb des Plangebiets befindet sich am Südrand ein langgezogener Gebäudekomplex, der als denkmalwert eingestuft worden ist. Insgesamt sind es drei Gebäudeteile, die vom Abriss betroffen sind. Hier kommt es zu einer Beeinträchtigung des historischen Ensembles an der Wilstorfer Straße und der Hofsituation Richtung Süden. Bei den übrigen Gebäuden handelt es sich um architektonisch weniger interessante Nachkriegsbauten. Der südlich angrenzende – außerhalb des Plangebiets liegende Industriegebäude-Komplex – steht inzwischen teilweise unter Denkmalschutz.

Die Gestaltung der Fassade des Neubaus mit Verglasung und umlaufendem Werbeband bildet eine zeitgemäße Analogie zu den historischen Gebäuden. Die Fassadengestaltung spiegelt zum einen die städtebauliche Bedeutung des Einkaufszentrums (Phoenix-Center) wider und ermöglicht weiterhin, dass die Südfassade eine architektonische Antwort zu den verbleibenden Industriebauten mit zukünftig integrierter Kunstausstellung geben kann, indem hier Exponate der Ausstellung gezeigt werden könnten. Es wird nach Süden ein neuer öffentlicher Gewerbehof mit altem industriellem Charakter entstehen. Zur Wilstorfer Straße kann auf die museale Nutzung hingewiesen werden. Die neue Bebauung im Plangebiet trägt somit zu einer Verbesserung der städtebaulichen Situation bei.

#### **4.10 Schutzgut Mensch**

Die Einwirkungen auf den Menschen sind im Wesentlichen bereits in den zuvor dargestellten Schutzgütern aufgezeigt worden. Dies gilt insbesondere für den Gesichtspunkt

Lärm. Da sich die belasteten Bereiche bereits durch eine hohe Vorbelastung auszeichnen und überdies außerhalb des Plangebiets liegen, ist festzustellen, dass es durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung der bestehenden Situation kommt.

### Erholung

Grünflächen im engeren Sinne sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden, die Grünverbindung entlang des Seevekanals, die derzeit nur in kleinen Teilstücken vorhanden ist, wird jedoch in übergeordneten Planungen als Zielaussage formuliert.

Die Grünverbindung am Seevekanal ist von der direkten Baumaßnahme nicht durch Flächeninanspruchnahme betroffen. Zur Optimierung der fußläufigen Wegeverbindungen ist eine Umgestaltung vorgesehen, so dass nicht von einer Beeinträchtigung auszugehen ist. Im Bereich des Seevekanals werden zur Optimierung der Erschließung neben der vorhandenen Moorstraßenbrücke und der Überbauung mit dem Hauptverwaltungsgebäude des Industriebetriebes drei weitere Brückenbauwerke (eine Kfz-Brücke angrenzend an das Hauptverwaltungsgebäude Hannoverstraße 88 und zwei Fußgängerbrücken südlich der Moorstraßenbrücke) vorgesehen.

## **4.11 Zusammenfassung**

Gegenüber dem geltenden Planrecht, nach dem an diesem Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohn- und Geschäftsgebieten ein Industriegebiet möglich und in Realität bisher auch vorhanden gewesen ist, ergibt sich eine Verbesserung der planerischen Situation. Dies gilt auch für die zeitgemäße architektonische Einbindung des neuen Gebäudes, die eine Verknüpfung zwischen den bestehenden Einzelhandelsbereichen des Harburger Zentrums, dem Phoenix-Viertel und dem industriell genutzten Betriebsgelände herstellen soll. Verschlechtern wird sich die Verkehrssituation im Umfeld des Plangebiets insgesamt durch die hohe Anzahl Fahrten vom und zum Einkaufszentrum und weiterhin durch die langjährige Bauphase. Hiervon sind wesentlich die an das Plangebiet angrenzenden Gebiete betroffen. Belastungsvermeidungen und -minimierungen im Rahmen der Bauphase sowie während der Betriebsphase zum Thema Staub und insbesondere aber auch Lärm können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht getroffen werden, sondern müssen über die Baugenehmigung oder einen städtebaulichen Vertrag im Einzelnen geregelt werden.

Durch die Planungen ergeben sich, bezogen auf die bisherige Atlastensituation, weiterhin Verbesserungen für den Boden sowie das Grund- und Stauwasser. Am Seevekanal mit angrenzender Seevepassage ist insgesamt durch eine Verbesserung der Situation für die Öffentlichkeit zu erwarten. Die Möglichkeit, hier langfristig eine weiterfüh-

rende Fuß- und Radwegeverbindung nach Süden zu schaffen, wurde nicht verbaut. Beeinträchtigungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch den Verlust eines Teils des erhaltenswerten Baumbestandes am Ostufer des Seevekanals und der weiteren Einschränkung der ökologischen Funktion des Gewässers durch Uferbefestigungen. Eine wesentliche Verschlechterung für die übrigen Schutzgüter ergibt sich aus der Planung nicht.

## **5. Planinhalt und Abwägung**

### **5.1 Vorbemerkung**

#### **5.1.1 Ausgangslage / Entwicklung und Situation der Harburger Innenstadt**

Die Harburger Innenstadt hat die Funktion als (einziges) Bezirkszentrum Hamburgs südlich der Elbe. Darüber hinaus ist es - historisch gewachsen - gemäß Bundesraumordnungsgesetz ein Oberzentrum für die angrenzenden nördlichen niedersächsischen Landkreise und hat in diesem Rahmen durch Bereitstellung entsprechender Angebote aller zentralörtlichen Einrichtungen die diesbezüglichen Aufgaben zu erfüllen. Dazu gehört auch ein entsprechend höherwertiges und vielfältiges Einzelhandelsangebot. Diese Funktionen hat die Harburger Innenstadt bis in die 80er Jahre erfüllt.

Die generelle Umstrukturierung im Einzelhandel, Änderungen des Einkaufsverhaltens der Bevölkerung und der Ausbau bzw. die Neuentwicklung von zentralen Standorten im Einzugesgebiet Harburgs haben zu einer deutlichen Änderung der Situation geführt. Seit Jahren verzeichnet die Harburger Innenstadt Kaufkraftverluste, die sich in Geschäftsaufgaben und entsprechenden Leerständen niederschlagen. In Teilbereichen der Innenstadt - insbesondere im Südtteil der Lüneburger Straße, im Bereich Harburg Center, Harburg Carree und Seevepassage ist eine Konzentration von Problemlagen festzustellen; hier wird die inzwischen mangelnde Attraktivität deutlich. Teilweise kann schon heute ansatzweise von einer „Verödung“ gesprochen werden.

Harburgs Zentralitätsschwäche ist auch auf ein unzureichendes Einzelhandelsangebot gerade im Bereich der zentrenrelevanten Sortimente mit Schwerpunkt im persönlichen Bedarf zurückzuführen. Die Verkaufsflächendichte ( $\text{m}^2\text{-Verkaufsfläche} / \text{Einwohner}$ ) liegt unter den Werten vergleichbarer Ober- und Mittelzentren. Per saldo übersteigen die Nachfrageabflüsse sogar die leicht angestiegenen Umsatzzuwächse aus dem Umland und dokumentieren damit den Rückgang der Sogkraft des Harburger Einzelhandels. Die derzeitige Ausstattung des Einzelhandels ist atypisch für einen in der Zentrenhierarchie höherrangigen Ort wie Harburg. Diese Entwicklung bedingt zwangsläufig weitere Attraktivitätsverluste und damit auch weitere Umsatzverluste bis zur grundsätzlichen Gefährdung der genannten zentralen Funktionen der Harburger Innenstadt.



### 5.1.2 Dringender Handlungsbedarf

Kleinmaßstäbliche Ansätze wie der des „Harburger Carree's“ in der ersten Hälfte der 90er Jahre haben nicht zur schon damals angestrebten Umkehr der o.g. Negativentwicklung geführt. Weder für dieses Projekt noch für das benachbarte „Harburg Center“ konnten die vorgesehenen Zielgruppen des höherwertigen Einzelhandels gewonnen werden. Hier wie in anderen Lagen - insbesondere im Süden - der Innenstadt sind Zwischen- bzw. Auswechnutzungen etabliert worden; in relativ großem Umfang sind auch die o.g. Leerstände zu verzeichnen. Über diese Beispiele hinaus hat sich die Harburger Verwaltung in den 90er Jahren intensiv um Investoren für Projekte zur Innenstadtstärkung bemüht, mit Ausnahme des nördlich gelegenen, inzwischen fertig gestellten Projekts „Harburg Arcaden“ ohne Erfolg.

Die oben dargestellte Negativentwicklung muss baldmöglichst umgekehrt werden. Dieses ist einer der Bereiche der Stadtentwicklung, in dem der Zeitaspekt maßgebliche Bedeutung erhält: Die Situation wird zunehmend schwieriger und wird von einem bestimmten Punkt an unumkehrbar. Dass dieser Zeitpunkt nicht mehr fern ist, signalisieren die im vorigen Absatz angerissenen massiven Schwierigkeiten bei der Aktivierung von Projekten.

Bei Fortsetzung der Negativentwicklung ist davon auszugehen, dass auch heute noch gesicherte Einzelhandelslagen destabilisiert werden, dann wird die Entwicklung eintreten, die auch in der Rechtsprechung als städtebaulich bedeutsam relevant ist: Weiterer Umsatzverlust, der die mittelständische Struktur der Wirtschaft und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche so beeinträchtigt, dass diese wirtschaftlichen Auswirkungen in solche städtebaulicher Art umschlagen. Weitere Umsatz- und Attraktivitätsverluste, die entsprechenden zusätzlichen Leerstände mit der Folge der dann tatsächlich festzustellenden Verödung sind künftig zu erwarten, wenn nicht Gegenmaßnahmen ergriffen werden: Die Verkaufsfläche des Harburger Einzelhandels muss deutlich wachsen, um seine Marktpotentiale besser auszuschöpfen. Im Rahmen der zentralörtlichen Sonderfunktion Harburgs ist dieses von besondere Bedeutung, um wieder ein gleichwertiger Konkurrenzstandort zu anderen Mittel- und Oberzentren im Umland zu werden; die Wachstumsspielräume sind gutachterlich nachgewiesen. Zusammen mit dem entsprechenden Kultur- und Freizeitangebot sind dieses die Schlüsselfunktionen für eine positive Entwicklung Harburgs als zentraler Ort.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann nur ein qualitativ und quantitativ gleichermaßen umfassender Ansatz die erforderliche Trendwende bewirken. Der Zeitpunkt für die Stabilisierung der oberzentralen Funktion Harburgs ist - von der Situation der Harburger Innenstadt abgesehen - günstig: Der Standort Harburg erhält derzeit Auftrieb durch

Neuansiedlungen und Erweiterungen wichtiger Arbeits- und Forschungsstätten: Luftfahrtindustrie, Kommunikationstechnologie und Universitätsbereich seien nur beispielhaft genannt. Neue Arbeitsplätze bedeuten auch neue potenzielle Besucher und Kunden. Des Weiteren ist festzustellen, dass das Bevölkerungswachstum in den angrenzenden niedersächsischen Landkreisen anhält; auch hier bestehen zusätzliche Kaufkraftpotenziale für die gesamte Region.

### **5.1.3. Handlungsansatz / Integrierter Standort / „Vernetzung“**

Die Vorhaben „Harburg Arcaden“ und das hier in Rede stehende „Phoenix-Center“ können diesen Ansatz gemeinsam erfüllen. Während der vorhandene nördliche Innenstadtschwerpunkt um ein bestehendes Kaufhaus am Harburger Ring/Schloßmühlendamm und Sand künftig durch die „Harburg Arcaden“ gestärkt wird, kann der südliche Innenstadtbereich um eine bestehende Einkaufspassage am Seeveplatz, „Harburg Center“ und „Harburg Carree“ mit dem „Phoenix-Center“ zusammen zu einem neuen südlichen Schwerpunkt entwickelt werden. Dementsprechend war bei der Standortentscheidung für das diskutierte Projekt zur Stärkung der Innenstadt darauf zu achten, dass die Neuansiedlung positiv auf die südlich liegenden städtebaulichen Problembereiche der Innenstadt wirken kann. Konzeptionell sollte das Vorhaben den Bestand funktional ergänzen und die Problemlagen beseitigen. Deshalb ist auch dem Standort auf dem Phoenix-Areal der Vorzug vor anderen Alternativen - z.B. einem nördlich gelegenen Projekt - gegeben worden.

Die Einzelhandelslage der Harburger Innenstadt endet im Süden bisher an der Seevepassage und der Moorstraße. Der vorgesehene Standort des Projekts an der Südseite der Moorstraße stellt eine direkte Erweiterung der Harburger Innenstadt dar und wird - wie oben beschrieben - künftig ein wesentlicher Teil des südlichen Innenstadtschwerpunktes sein. Damit ist der Standort des Phoenix-Centers ohne jede Einschränkung Bestandteil der Harburger Innenstadt und damit zwangsläufig ein „integrierter Standort“. Zugleich ist er damit Bestandteil des Systems zentraler Standorte - sowohl in Bezug auf die innerhamburgische Zentrenstruktur als auch im Sinne der Raumordnung. Daraus resultiert im Übrigen, dass eine Sortimentssteuerung - von einer noch zu erwähnenden Übergangsregelung abgesehen - nicht vorgenommen wird. Dieses ist für Projekte innerhalb zentraler Standorte grundsätzlich nicht gewollt.

Um die uneingeschränkte Einbindung des Phoenix-Centers in die Harburger Innenstadt zu optimieren, ist das interne funktionale Konzept des Centers so ausgelegt, dass es sich vor allem zur Moorstraße hin öffnet - in Bezug sowohl auf die Zugänglichkeit als auch auf die transparente Gestaltung des Baukörpers. Darüber hinaus werden unter dem Stichwort „Vernetzung“ diverse begleitende Maßnahmen zur Unterstützung der In-

tegration des Phoenix-Centers und damit zur Aktivierung des o.a. südlichen Innenstadtschwerpunktes verfolgt: Vertraglich mit dem Phoenix-Center vereinbart ist die Verbindung vom Center zur Seevepassage und zum Seeveplatz. Weiterhin erfolgt eine Neugestaltung der Verkehrsflächen, welche die fußläufige Anbindung zur S-Bahn Station, zum Fernbahnhof und zum ZOB attraktiver gestaltet. Darüber hinaus soll langfristig eine fußläufige Erschließung vom Bahnhof über das Grundstück des Phoenix-Centers zum Museumshof an der Wilstorfer Straße geführt werden. Parallel werden die Aufwertung der Seevepassage und des Seeveplatzes als wichtiger Eingangsbereich zur Innenstadt und die Optimierung der Verbindung Seevepassage - Lüneburger Straße betrieben.

An dieser Stelle wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass eine „integrationshemmende“ Vollversorgung innerhalb des Centers nicht vorgesehen ist.

#### **5.1.4 Auswirkungen der Projektrealisierung auf die Einzelhandelssituation in der Harburger Innenstadt und in benachbarten Zentren**

Der Themenkomplex der „Verträglichkeit“ wurde im Vorfeld der Projektentscheidung durch zwei von der damaligen Stadtentwicklungsbehörde in Auftrag gegebene Gutachten zur Entwicklung des Harburger Zentrums und zur Verträglichkeit des Phoenix-Vorhabens untersucht. Dabei wurden in einem umfassenden Ansatz die Bestandssituation ermittelt und analysiert, es wurden weiter erforderliche Prognosen erstellt. Unter anderem wurden Kaufkraftumverteilungen für verschiedene Szenarien - z.B. Center-Verkaufsflächen von zwanzig-, fünfundzwanzig- und dreißigtausend m<sup>2</sup> dargestellt. Nach Ermittlung des vom vorhandenen Zentrum noch zu bewältigenden Neu-Verkaufsflächenpotentials hat der Gutachter - unter Berücksichtigung des Projekts „Harburg-Arcaden“ - eine Größenordnung von Verkaufsfläche (23.000 m<sup>2</sup>) und darin enthaltenem Shopanteil (5.000 m<sup>2</sup>) für das Phoenix-Center empfohlen, bei der eine wesentliche Beeinträchtigung des Einzelhandelsbestandes der Harburger Innenstadt nicht zu erwarten ist; ebenso werden spürbare Beeinträchtigungen für die Umland- und Nachbarzentren nicht befürchtet.

Auch vom Gutachter wurde für die Harburger Innenstadt die Zielsetzung „Umkehr der bisherigen Negativentwicklung“ durch wirksamen Angebotszuwachs und Aufwertung als unverzichtbar dargestellt. (Dass es sich bei dem Harburger Zentrum nicht um eine problemfrei, funktionierende zentrale Innenstadtstruktur handelt, die lediglich durch ein Ansiedlungsvorhaben in Gefahr gerät, ist in den Ziffern 5.1.1 und 5.1.2 deutlich gemacht worden. Die von den Einwendern geäußerten Befürchtungen (Leerstände, Verödung etc) sind bereits heute gegeben und Auslöser für die aktuellen Ansiedlungsaktivitäten.)

In Bezug auf die Nachbarzentren wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben in erster Linie Akzente im zentren- sowie nahversorgungsrelevanten Bereich setzen soll. Damit sollen bisher schwächer oder strukturell schlecht entwickelte Branchen im Interesse der Aufgabenerfüllung Harburgs als Bezirkszentrum bzw. Oberzentrum gestärkt werden. Bestehende zentrale Versorgungsbereiche werden nicht mehr als nur unwesentlich beeinträchtigt. Für sämtliche Mittelzentren im Einzugsbereich des Vorhabens können städtebauliche oder raumordnerische Unverträglichkeiten ausgeschlossen werden. Vereinzelt Umplatzierungen werden niedrig prognostiziert. In den Grundzentren werden die Auswirkungen des Vorhabens niedrig liegen.

Die Stadt Lüneburg hat im System der niedersächsischen Raumordnung die Funktion eines Oberzentrums und verfügt über ein sowohl qualitativ als auch quantitativ attraktives Versorgungsangebot. Diese historisch gewachsene Position hat dazu geführt, dass es auch in der Vergangenheit keine signifikante Einkaufsbeziehung der Lüneburger Bevölkerung zum Oberzentrum Harburg gab. Es ist nicht zu erwarten, dass sich die räumliche Grundorientierung der im Landkreis Lüneburg Wohnenden in Folge der Ansiedlung des Phoenix-Centers in Harburg signifikant ändern wird. Da der Gutachter auch für die innerhalb des Marktgebietes liegenden Mittelzentren städtebauliche und raumordnerische Unverträglichkeiten in Folge des Ansiedlungsvorhabens ausschließt, trifft dies für Lüneburg erst recht zu.

Im Übrigen ist nach Aussage des Gutachters eine Größenordnung von 100.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, die in Harburg mit den Neuentwicklungen etwa erreicht wird, für ein Oberzentrum mit dem prognostizierten Einzugsbereich grundsätzlich angemessen. Die projektbezogenen Verkaufsflächen- und Shopanteilebegrenzungen, die auch rechtlich vereinbart werden, dienen der Begrenzung des Umsatzvolumens. Der Bemessungsrahmen hierfür liegt in der planerisch beabsichtigten Stärkung der Funktion als Oberzentrum für die südliche Metropolregion und als Bezirkszentrum unter Berücksichtigung der Wirkungen auf bestehende Zentrenstrukturen im Einzugsbereich des Vorhabens.

#### **5.1.5 Grundsatzentscheidung für das Projekt im Februar 2001**

Aufbauend auf den beiden genannten Gutachten waren auf Senatsebene im Wesentlichen die nachstehenden Interessenlagen zu berücksichtigen:

- die Sicherung des bestehenden Einzelhandels in der Harburger Innenstadt und damit die „Sicherung mit mittelständischen Strukturen der Wirtschaft“ gemäß § 1 Absatz 6 BauGB,

- die langfristige Aufrechterhaltung der Funktion der Harburger Innenstadt als Bezirkszentrum und zugleich die Sicherung des Versorgungsauftrages für die im Umfeld wohnende Bevölkerung,
- die Stabilisierung und - teilweise - Rückgewinnung der oberzentralen Funktion Harburgs für das Umland.

Alle vorgenannten Zielsetzungen - auch die erstgenannte - sind nur zu erreichen, wenn die beschriebene Negativentwicklung in der Harburger Innenstadt gestoppt und umgekehrt werden kann und wenn diese Umkehr so bald wie möglich erfolgt (siehe auch Ziffern 5.1.1 und 5.1.2). Letzteres bedeutete, dass akuter Entscheidungsbedarf bestand. Es lagen (und liegen) weder geeignete Alternativprojekte vor noch waren (und sind) andere Investoren verfügbar. Von daher waren auch die Belange der Vorhabeninvestoren insoweit zu berücksichtigen, als für sie eine wirtschaftlich realisierbare Konzeption zwingende Voraussetzung war. Die ursprüngliche Planung des Investors sah 30.000 m<sup>2</sup> und 10.000 m<sup>2</sup> Shop-Fläche vor. Der Investor hat deutlich gemacht, dass bei einer Gesamtverkaufsfläche kleiner als 26.500 m<sup>2</sup> und 8.800 m<sup>2</sup> Shops die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht mehr gegeben und damit eine Realisierung des Vorhabens nicht mehr möglich sei.

In der geschilderten Situation, in der auch dem bestehenden Einzelhandel langfristig nur mit einer deutlichen Stärkung der Harburger Innenstadt eine zukunftsfähige Perspektive gegeben werden kann, hat die Senatskommission für Stadtentwicklung am 25. Januar 2001 eine Richtungsentscheidung zu Gunsten des Vorhabens getroffen. In ihrer Abwägung aller oben geschilderten Belange ist sie dabei in begrenztem Umfang von der o.a. Empfehlung des Gutachters abgewichen, die Verkaufsfläche wurde mit maximal 26.500 m<sup>2</sup> und der Shopanteil mit 8.800 m<sup>2</sup> festgelegt. Unabhängig von den anderen zu beachtenden gravierenden Belangen erschien diese Abweichung vertretbar, weil die prognostizierte und gemäß Gutachten als verträglich eingeschätzte Umsatzumverteilung in der Harburger City für zentrenrelevante Sortimente bei einem Neubauvolumen für das gesamte Zentrum von 34.000 m<sup>2</sup> (davon 23.000 m<sup>2</sup> für das Phoenix-Vorhaben und 11.000 m<sup>2</sup> für die Arcaden) bei kleiner 9 % liegt. Hierauf aufbauend wird für das aktuelle Vorhaben (mit einer Verkaufsfläche von 26.500 m<sup>2</sup> und einem Shopanteil von 8.800 m<sup>2</sup>) eine gegenüber der vom Gutachter empfohlenen Variante um 51 Euro/m<sup>2</sup> erhöhte durchschnittliche Flächenproduktivität von knapp 4.250 Euro/m<sup>2</sup> angenommen. Die Erhöhung der Flächenproduktivität ist vor allem auf den erhöhten Shopanteil zurückzuführen; wobei davon auszugehen ist, dass der jetzt erhöhte Shopanteil für sich nicht die in dem ursprünglichen Ansatz angenommene hohe Flächenproduktivität von ca. 5.200 Euro/m<sup>2</sup> erreicht. Vielmehr ist mit einem bei ca. 5.100 Euro/m<sup>2</sup> liegenden verringerten Wert zu rechnen.

In der Konsequenz bedeutet dieses, dass der prognostizierte Jahresumsatz des Vorhabens von ca. 97 Mio. Euro bei der Gutachtervariante auf ca. 112 Mio. Euro für das aktuelle Vorhaben steigen wird. Erfahrungen mit anderen agglomerierten Standorten zeigen, dass die durch neue Einzelhandelsvorhaben ausgelöste Umsatzumverteilung zu Lasten des Einzelhandelsbestandes gerade im Nahbereich nicht „endlos“ steigerungsfähig ist.

Gutachterseits wird in diesem Fall die Ansicht vertreten, dass die zusätzlich zu erwartenden Umsätze eher durch Umsatzrekrutierung aus den entfernten Zonen des Einzugsgebietes und nicht zulasten des bestehenden Einzelhandels im Harburger Zentrum erwirtschaftet werden. Dies hängt zusammen mit der durch Flächengröße und Flächenstruktur wachsenden Magnetwirkung des Centers im Raum, das darüber zusätzliche Kunden und Kaufkraft binden kann. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die Umsatzumverteilungsquote für den bestehenden Einzelhandel im Harburger Zentrum - in Bezug auf die zentrenrelevanten Schlüsselsortimente - auch in der hier abzuwägenden Centergröße und -struktur weiterhin im Durchschnitt um 10 % bewegen wird. Dies schließt allerdings nicht aus, dass es im Einzelfall für vorhandene Anbieter zu problematischen Entwicklungen kommen kann und der Vermietungsmarkt im Harburger Zentrum enger wird.

Den vorstehenden Gefährdungseinschätzungen steht gegenüber, dass nur ein Center wirksamer Größenordnung und Struktur - das auch den wirtschaftlichen Belangen der Investoren Rechnung trägt - die erhöhte Magnetwirkung erzielen kann, die neue Kunden aktivieren und damit zusätzliche Kaufkraft für die gesamte Harburger Innenstadt binden kann. Wenn dieses in deutlichem Umfang gelingt - und davon wird, wie mehrfach beschrieben, auch in Zusammenhang mit anderen laufenden Entwicklungen in der Harburger Innenstadt ausgegangen - werden die vorhabenbedingten Probleme nur in begrenztem Umfang und vor allem zeitlich befristet auftreten. Mit einem kleineren - und heutigen Erwartungen an Dimension und Vielfalt eines Einkaufszentrums nicht gerecht werdenden - Konzept wird die erforderliche dauerhafte Aktivierung zusätzlicher Kaufkraft nicht gelingen.

Zur Erhöhung der Verträglichkeit in der Übergangsphase ist ergänzend festgelegt - und vertraglich gesichert - worden, dass im Phoenix-Center bis zum 1. September 2008 3.500 m<sup>2</sup> der insgesamt 26.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten belegt und nur 8.000 m<sup>2</sup> der insgesamt zulässigen 8.800 m<sup>2</sup> Shop-Flächen kleiner 400 m<sup>2</sup> realisiert werden. Sie wird als Bestandteil des städtebaulichen Vertrages vor Erteilung der Baugenehmigung rechtskräftig.

Weiterhin hat die Stadt zusammen mit anderen vor Ort tätigen Akteuren wie der Handelskammer und der Aktionsgemeinschaft Harburg - einem Zusammenschluss örtlicher

Einzelhändler, dem inzwischen auch der Vorhabenträger angehört - weitere Vereinbarungen getroffen, um die Risiken der Anpassungsphase durch Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung, gemeinsames Marketing u.ä. zu entschärfen. Die Stadt geht davon aus, dass sich in der Anpassungsphase Grundeigentümer und Wettbewerber auf die neue Angebotsstruktur aktiv einstellen werden.

## 5.2 Sondergebiet

Auf einer ca. 2,6 ha großen Fläche südlich der Moorstraße soll auf ehemals industriell genutzten Flächen ein Einkaufszentrum, das sogenannte Phoenix-Center, errichtet werden. Der Standort liegt am südlichen Rand der City als künftige Erweiterung innenstadtrelevanter Einzelhandels- und Freizeitmagneten. Die derzeitigen großflächigen Kaufhäuser befinden sich in 600 m bis 700 m Entfernung vom Phoenix-Gelände. Eine Verstärkung des Nordbereiches erfolgt durch die so genannten Harburg-Arcaden. Beide Zentrenschwerpunkte im Norden (Harburg-Arcaden) mit Karstadt und Sand und im Süden (Phoenix-Center) mit Harburg-Center, Marktkauf und Harburg-Carree fördern eine funktionale Vernetzung und damit eine ausgewogene Entwicklung des zentralen Bereiches von Harburg, die auch zur Aufwertung der Fußgängerzone Lüneburger Straße führen wird.

Das Vorhaben wird sich nicht zur in sich geschlossenen zweiten Innenstadt entwickeln, sondern durch seine Transparenz in der äußeren Gestaltung, Anordnung von Haupteingängen eine Vernetzung mit den bestehenden Einkaufsbereichen zur Folge haben.

Zur Positionierung des Phoenix-Centers in der Harburger Innenstadt ist ein variabler Branchenmix vorgesehen. Eine attraktive Gestaltung soll das abwechslungsreiche Innenleben des Centers unterstützen. Durch Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe soll die innere Attraktivität ergänzt werden.

Geplant sind drei Verkaufsebenen, diese befinden sich im Untergeschoss (Basement) im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss. Im zweiten und dritten Obergeschoss sind Garagengeschosse vorgesehen, darüber hinaus sollen hier teilweise Büronutzungen untergebracht werden. Auf der Dachebene sind Pkw-Dachstellplätze vorgesehen.

Die interne Erschließung der Verkaufsebenen erfolgt durch Galerien, die von der Moorstraße, von der Hannoverschen Straße / Moorstraße sowie von der Wilstorfer Straße aus zugänglich sind.

Vorgesehen sind 62.300 m<sup>2</sup> Geschossfläche mit 26.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in den Vollgeschossen und im Untergeschoss, ohne Stellplätze und Garagen.

Das Einkaufszentrum wird als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Einkaufszentrum ausgewiesen. Für die Festlegung der Art der Nutzung wird folgende Festsetzung getroffen:

„Im Sondergebiet Einkaufszentrum sind Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von zusammen maximal 26.500 m<sup>2</sup> zulässig. Der Anteil der Shop-Flächen bis 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche darf insgesamt 8.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht übersteigen. Zusätzlich sind Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe (z.B. Reisebüros, Apotheken, Frisöre, Verzehrstände, Cafés) sowie Büronutzungen zulässig.“ (vgl. § 2 Nummer 1.1). Mit dieser Festsetzung wird der fachlichen Begutachtung des Vorhabens und seiner Integration in das Zentrum Hürburg entsprochen.

In einem städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger, bis zum 1. September 2008 den Anteil, der über eine Gesamtverkaufsfläche von 23.000 m<sup>2</sup> hinausgeht, nur für folgende Sortimente zu nutzen:

- Möbel / Teppiche einschließlich der Randsortimente (unter 30 %) (gilt mit gleichem Inhalt für Antik-Möbelmärkte etc.),
- Küchenstudio,
- Bettenausstattung,
- Bau- und Gartenbedarf / Do-it-yourself-Artikel,
- Sportgeräte und Funktionszubehör, ohne Sportmode (Textilien),
- Autozubehör / Motorradzubehör,
- Tierbedarf,
- Elektro Großgeräte (weiße Ware),
- Angel- und Jagdausrüstung,
- Camping- und Trekkingbedarf.

Außerdem soll der Anteil kleinteiliger Shops (Verkaufsfläche bis zu 400 m<sup>2</sup>) in diesem Zeitraum auf maximal 8.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt werden. Mit diesen Regelungen soll für die bestehenden Einzelhandelsbetriebe ausreichend Spielraum für Anpassungsreaktionen und Konsolidierung verbleiben.

Verkaufsflächen sind alle Bereiche, die dem Verkauf von Waren dienen, einschließlich Treppen und Kassenzonen innerhalb von Verkaufsräumen. Einzelheiten regelt der Durchführungsvertrag.



Über die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen im unter der Geländeoberfläche liegenden Untergeschoss wird folgende Festsetzung getroffen:

„Im Untergeschoss sind Einzelhandelsbetriebe zulässig; ihre Flächen sind einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und Umfassungswände auf die zulässige Geschossfläche anzurechnen.“ (vgl. § 2 Nummer 1.2). Die Nutzung des Untergeschosses (Basement) u.a. durch Einzelhandelsbetriebe entspricht der Gliederung mehrgeschossig gegliederter typischer Einkaufszentren und kommt Kundenwünschen entgegen. Die festgesetzte maximal zulässige Geschossfläche 62.300 m<sup>2</sup> bezieht das Untergeschoss mit ein. Die Regelung zur Anrechnung auf die Geschossfläche sichert eine einheitliche Rechtsanwendung.

Im zweiten und dritten Obergeschoss sind nur Garagengeschosse, Büronutzungen und Technikräume sowie auf der Dachebene Stellplätze zulässig (vgl. § 2 Nummer 1.3). Damit werden die zulässigen und gewollten Nutzungszonierungen im gesamten Gebäudekomplex klar geregelt.

Für das Phoenix-Center als ein in die Innenstadt integriertes Vorhaben besteht kein städtebauliches Erfordernis, Sortimente und deren maximale Verkaufsfläche festzusetzen. Die Befürchtung, dass sich daraus ein monostrukturiertes Einkaufszentrum entwickeln kann, ist unbegründet, weil das nicht den Zielsetzungen Hamburgs und des Betreibers des Zentrums entspricht, die in einem städtebaulichen Vertrag enthalten sind. Es ist keine integrationshemmende „Vollversorgung“ innerhalb des Center-Komplexes vorgesehen.

Die überbaubare Fläche des Einkaufszentrums wird durch Baugrenzen entlang der Wilstorfer Straße, der Moorstraße und des Seevekanals begrenzt, im Süden wird eine Anlieferzone und Fläche für den zukünftigen Museumshof freigehalten. Für die Überschreitung der südlichen Baugrenze wird folgende Festsetzung getroffen:

„Eine Überschreitung der südlichen Baugrenze auf dem Flurstück 4996 der Gemarkung Harburg für Treppenhausvorbauten bis zu einer Tiefe von 5 m kann zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 1.6). Die Lage der Treppenhäuser kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht konkret festgelegt werden, sie erfolgt im Rahmen der Vorhabenplanung.

Der Rücksprung der Baugrenze an der Moorstraßenbrücke folgt der Ausbildung der Eingangssituation des Einkaufszentrums. Die Obergeschosse kragen 5 m aus. Die lichte Mindesthöhe des Rücksprungs (unterhalb der Auskragung) ist auf mindestens 12 m über Eingangsebene festgesetzt. Für die Eckausbildung ist folgende Festsetzung getroffen worden:

„Innerhalb der Auskragung an der Gebäudeecke Moorstraße / Seevekanal ist ein freistehender Pfeiler zulässig.“ (vgl. § 2 Nummer 1.7). Mit dieser Festsetzung soll erreicht werden, dass die Eckausbildung an der Moorstraßenbrücke entsprechend der Entwurfskonzeption den Straßenraum in voller Gebäudehöhe schließt.

Die Festsetzung der Baugrenze entlang der Wilstorfer Straße berücksichtigt in Teilbereichen eine Straßenverbreiterung von 3,75 m für eine mögliche Linksabbiegespur und berücksichtigt einen Fassadenanschluss an den als Kerngebiet ausgewiesenen Gebäudebestand und den Gebäudebestand südlich des Plangebiets.

Die höchst zulässige Gebäudehöhe beträgt einschließlich von zwei Garagengeschos- sen 26 m über Normalnull mit folgender Ausnahmeregelung: „Ausnahmsweise kann die Gebäudehöhe von 26 m als Höchstmaß für Technikräume, Oberlichter, Erschließungsflächen und Dachaufbauten bis zu 3 m überschritten werden (vgl. § 2 Nummer 1.5). Mit diesen Festsetzungen zur Gebäudehöhe wird gewährleistet, dass sich das Einkaufszentrum in das vorhandene bauliche Umfeld an der Moorstraße und Wilstorfer Straße höhenmäßig einfügt. Diese Bebauung besteht aus Wohngebäuden und gemischt genutzten Gebäuden mit überwiegend drei, teilweise bis zu sechs Geschos- sen, die in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden sind. Die niedrigeren Gebäudehöhen von 12,5 m und 17 m sichern eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung der westlich angrenzenden Aufenthaltsräume im Kerngebiet.

Die Grundflächenzahl ist mit 1,0 festgesetzt, Damit wird die Obergrenze nach § 17 Absatz 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), von 0,8 überschritten. Diese Überschreitung ergibt sich aus der großflächigen Struktur des Einkaufszentrums und der Einbeziehung der voll versiegelten Anlieferzone.

Für das Vorhaben wird eine Fläche in Anspruch genommen, die bereits überbaut war, sodass sich auf das Einkaufszentrum bezogen keine wesentliche Änderung gegenüber der aufgegebenen industriellen Nutzung ergibt. Nach § 17 Absatz 3 BauNVO können die Obergrenzen des Absatzes 1 überschritten werden, wenn diese Flächen am 1. August 1962 überwiegend bebaut waren, städtebauliche Gründe dieses erfordern und sonstige öffentliche Belange nicht entgegen stehen. Diese Voraussetzungen sind erfüllt, Bedürfnisse des Verkehrs und allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich nicht.

Die Bebauung des Einkaufszentrums reicht bis an die Grundstücksgrenze der Eckbebauung Wilstorfer Straße / Moorstraße. Mit der Ausweisung von geschlossener Bau-

weise und gestaffelter Gebäudehöhen sowie einer Baulinien bis zu einer Gebäudehöhe von 12,5 m und 17 m über NN und zurückliegenden Baugrenzen für Gebäudehöhen bis 26 m über NN soll der Anschluss des Einkaufszentrums an die zu erhaltende Eckbebauung gesichert werden. Die Unterschreitung führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und gewährleistet ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung der Aufenthaltsräume. Diese Gebäudebegrenzung des Einkaufszentrums führt zu einer Unterschreitung der Abstandsflächen nach der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 5. Oktober 2004 (HmbGVBl. S. 375). Diese Unterschreitung ist nach § 6 Absatz 13 HBauO zulässig, weil zwingende Festsetzungen eines Bebauungsplans, die andere Abmessungen der Abstandsflächen ergeben, Vorrang haben.

### 5.2.1 Stellplätze

Im Einkaufszentrum soll ein ausreichendes Angebot von Stellplätzen für Kunden und Mitarbeiter geschaffen werden, die unter dem Einkaufszentrum als Tiefgarage, in zwei Garagengeschossen (2. und 3. Obergeschoss) und auf einer Dachebene als Dachstellplätze untergebracht werden. Diese Nutzungsaufteilung wird außerdem im Durchführungsvertrag geregelt. Die Anfahrbarkeit erfolgt von der Wilstorfer Straße und der Hannoverschen Straße.

Das Stellplatzangebot berücksichtigt die Tatsache, dass gut die Hälfte der Kunden und Besucher des geplanten Einkaufszentrums aus der umgebenden Region stammen und trotz des günstigen ÖPNV-Angebotes am nahegelegenen DB-Bahnhof und Busbahnhof zum weitaus überwiegenden Teil auf die Benutzung des Pkws angewiesen sind. Das Stellplatzangebot soll auch an verkaufsstarken Werktagen Stellplatzsuchfahrten und Verdrängungseffekte in benachbarte Straßen und in das Phoenix-Viertel vermeiden.

Hinsichtlich der Anrechenbarkeit von Stellplätzen auf die zulässige Geschossfläche wird folgende Festsetzung getroffen:

„Auf die zulässige Geschossfläche werden Stellplätze in Garagengeschossen und auf der Dachebene nicht angerechnet.“ (vgl. § 2 Nummer 1.4). Mit dieser Festsetzung wird klar gestellt, dass in Vollgeschossen mögliche Stellplätze nicht zu einer Reduzierung der zulässigen Geschossfläche für das Einkaufszentrum führen.

### 5.2.2 Anschluss der Grundstücke und Vernetzung mit bestehenden Fußgängerbereichen

Aufgrund detaillierter Verkehrsuntersuchungen sind zwei Kraftfahrzeuganbindungen des Einkaufszentrums an die Hannoversche Straße und die Wilstorfer Straße vorgesehen. Außerdem ist eine Vernetzung der Fußgängerbeziehungen zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und der Seevepassage sowie die Lüneburger Straße vorgesehen. Damit verbunden ist auch eine Umgestaltung des Seeveplatzes, um die Attraktivität des Eingangsbereiches zur Innenstadt zu erhöhen und eine gestalterische Aufwertung der öffentlichen Bereiche der Seevepassage zu erhalten.

Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV soll die fußläufige Anbindung zur S-Bahnhaltestelle und zum ZOB attraktiver gestaltet werden. Dazu gehört auch eine langfristig geplante fußläufige Erschließung des Museumshofes vom Bahnhof Harburg aus.

Zugänge und Zufahrten zum Einkaufszentrum sollen u.a. durch Brücken über den Seevekanal ausgebildet werden, deshalb werden diese baulichen Vorhaben als „geplante Brücken“ in dem Bebauungsplan gekennzeichnet. Diese Brücken sollen vom Vorhabenträger errichtet und unterhalten werden, ihm obliegt auch die Verkehrssicherungspflicht. Regelungen erfolgen im Durchführungsvertrag. Diese Verpflichtungen können jedoch auch an einen Dritten übertragen werden.

### 5.2.3 Gestaltung

Als Grundlage für die Entwicklung einer Entwurfskonzeption sowie für die Gestaltung der umliegenden Freiflächen ist im Juni 2001 ein konkurrierendes Entwurfsverfahren mit hochkarätiger Besetzung durchgeführt worden, dessen hochwertiges Ergebnis dem Entwurf des Vorhabens zugrunde gelegt ist und im Vorhabenplan und Durchführungsvertrag gesichert wird. Um eine uneingeschränkte Einbindung des Phoenix-Centers in die Harburger Innenstadt zu optimieren, ist das interne funktionale Konzept des Centers so ausgelegt, dass es sich vor allem zur Moorstraße hin öffnet - in Bezug sowohl auf die Zugänglichkeit als auch auf die transparente Gestaltung des Baukörpers.

Das abwechslungsreiche Innenleben des Centers wird durch eine dreieckig geformte Ladenstraße unterstützt. Der parallel zur Moorstraße verlaufende Bereich und die rückwärtige viergeschossige Rotunde werden natürlich belichtet. Alle Geschosse werden über großzügige Lufträume, Fahr- und GehTreppen sowie Aufzüge miteinander verbunden.

Das gesamte Gebäude enthält eine Glashülle, die je nach Nutzung unterschiedliche Glasqualitäten mit differenzierter Transluzenz aufweist. Die transparente Glasfassade schafft eine hohe Durchlässigkeit und verbindet Außenraum (Umgebung des Phoenix-Centers) mit Innenraum (Mal des Phoenix-Centers). Zahlreiche großzügig gestaltete Haupteingänge stellen Verbindungen zur vorhandenen städtebaulichen Umgebung her und vernetzen vorhandene und neue Einkaufsbereiche.

Der Kubus wirkt durch seine klare, einfache und stark horizontal gegliederte Architektur. Das heterogene, baulich und topographisch sehr spannungsreiche Umfeld wird beruhigt.

Geschosshohe umlaufende Verglasungen, in vielfacher Weise variiert und auf die Nutzungen abgestimmt, definieren das Objekt als zeitgemäße Antwort auf die denkmalgeschützten Industriebauten der Umgebung. Diese Glasbänder erfüllen in ihren Variationen auf sehr einfache und zweckmäßige Weise die Anforderungen der Nutzung (Werbung, Parkdeckbelüftung und -belichtung, Büros). Durch die Ausbildung eines Werbebandes im ersten Obergeschoss in Form einer beleuchteten Vitrine erhält die Fassade eine Gliederung und ein prägendes, großstädtisches Motiv. Zum geplanten Museumshof könnte dieses Band künstlerisch gestaltet werden und zur Wilstorfer Straße hin die Ausstellung ankündigen.

Die Eckausbildung an der Moorstraßenbrücke schließt den Stadtraum in voller Gebäudehöhe. Die Blickbeziehung von der Hannoverschen Straße zu den Industriebaudenkmalern bleibt erhalten.

Die Gewährleistung der Gestaltqualitäten im Einzelnen soll im Durchführungsvertrag geregelt werden. Deshalb sind im Bebauungsplan (außer den Regelungen zu u.g. Werbeanlagen) keine gestalterischen Festsetzungen vorgesehen.

Die Zulässigkeit von Werbeanlagen wird wie folgt begrenzt:

„Einzelwerbeanlagen oberhalb des ersten Obergeschosses sind unzulässig“ (vgl. § 2 Nummer 1.8). Mit dieser Regelung sollten architekturverdrängende Reklame- bzw. Werbeanlagen ausgeschlossen werden.

### **5.3 Kerngebiet**

Die Eckgrundstücke Wilstorfer Straße 47 bis 51 / Moorstraße 2 (Flurstücke 2925, 2927, 2928) werden aus stadtgestalterischen Gründen, wie Erhalt vorhandener Gebäude und Erhalt vorhandener Parzellenstrukturen, planungsrechtlich gesichert.

Die an das Einkaufszentrum angrenzende Bebauung wird durch die Ausweisung von Kerngebieten in geschlossener Bauweise mit Gebäudehöhen von 26 m und 27 m als Höchstmaß in ihrem Bestand gesichert. Da die Eckbebauung überwiegend aus Büro- und Verwaltungsgebäuden besteht, wird Kerngebiet ausgewiesen.

Die Ausweisung der überbaubaren Flächen erfolgt entsprechend dem Bestand durch Baugrenzen. Die ausgewiesenen Grundflächenzahlen 1,0 und 0,8 sowie die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen entsprechen ebenfalls dem Bestand.

Es ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen vom benachbarten Sondergebiet Einkaufszentrum. Besonnung, Belichtung und Belüftung der zum Innenhof gelegenen Aufenthaltsräume werden durch entsprechende Sicherung der Abstandsflächen durch Festsetzung von Baulinien, Baugrenzen und höchstzulässige Gebäudehöhen im Sondergebiet gewährleistet.

#### **5.4 Straßenverkehrsflächen / Gehrecht**

In einem Verkehrsgutachten sind Lösungsansätze zur weitgehend störungsfreien verkehrlichen Anbindung des Phoenix-Centers erarbeitet worden, wobei neben den Belangen einer leistungsfähigen, sicheren und zügigen Verkehrsabwicklung auch die städtebauliche Verknüpfung des Centers mit dem nördlich angrenzenden Kerngebiet von Harburg sowie eine möglichst weitgehende Schonung der angrenzenden Wohngebiete des Phoenix-Viertels besondere Beachtung gefunden haben.

Als Forderung galt, dass neben einer störungsfreien Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs (einschließlich Busverkehr) im umgebenden Straßennetz auch die speziellen verkehrs-, städtebaulich-umweltmäßigen Belange im Umfeld des Phoenix-Centers Berücksichtigung finden.

Hierzu gehören vornehmlich die fußläufige Verknüpfung des Phoenix-Centers mit den nördlich liegenden Kernstadtbereichen von Hamburg-Harburg über möglichst günstige Fußgängerquerungsmöglichkeiten über die Moorstraße hinweg sowie die behutsame Einbeziehung der Wilstorfer Straße in die Verkehrserschließung für das Phoenix-Center mit weitestgehender Schonung des westlich an die Wilstorfer Straße angrenzenden Phoenix-Viertels.

Im Rahmen detaillierter Verkehrsuntersuchungen wurde festgestellt, dass eine Anbindung nur von der Hannoverschen Straße keine geeignete Lösung darstellt. Die Ursache liegt darin, dass am Knoten Hannoversche Straße / Moorstraße / Walter-Dudek-

Brücke Belastungen entstehen, die sich negativ auf die Abwicklung des Busverkehrs des auf der Ostseite der Hannoverschen Straße liegenden ZOB auswirken, eine Verkehrszunahme auf der Moorstraße, eine fußgängerfreundliche Verknüpfung von Phoenix-Center und nördlich der Moorstraße liegenden Kerngebiet von Harburg erschwert und eine Anbindung der Anlieferungszone des Einkaufszentrums von der Hannoverschen Straße aus topographischen Gründen nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist.

Als Folge wurden Lösungen entwickelt, die zwei verkehrliche Anbindungen des Einkaufszentrums vorsehen, für Kunden über Wilstorfer Straße und Hannoversche Straße und für die Anlieferung nur von der Wilstorfer Straße aus. Damit ist die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Abwicklung gewährleistet und eine günstige fußläufige Verknüpfung des Phoenix-Centers mit den nördlich der Moorstraße gelegenen Kernstadtbereichen auch unter Berücksichtigung des Busverkehrs möglich. Durch die Schaffung von zwei Anschlusspunkten für das Phoenix-Center an der Wilstorfer Straße und der Hannoverschen Straße ergeben sich durch das Phoenix-Center keine Belastungszunahmen im Zuge der Moorstraße. Das entspricht auch der Zielsetzung, für die Fußgänger günstige Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Insofern kommt es auch zu keinen Erhöhungen der Lärmpegel.

Ebenfalls geht aus der Verkehrsuntersuchung klar hervor, dass durch das Phoenix-Center Zusatzverkehr mit 5.220 Pkw/Tag und Richtung sowie 100 Lkw/Tag und Richtung (d.h. sowohl im Zufluss als auch im Abfluss) ausgelöst werden. Die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Abwicklung wird gewährleistet und eine günstige flusläufige Querung der Moorstraße ermöglicht.

Während der Bauphase werden üblicherweise Belastungen durch Staub und Lkw-Verkehr insbesondere in der Moorstraße und Wilstorfer Straße auftreten. Hier sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Regelungen zu treffen.

Es ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung nach § 3 UVPG durchgeführt worden. Durch die Planung ergeben sich Verbesserungen in Bereichen von Altlasten, Boden, Grund- und Stauwasser. Verschlechtern wird sich die Verkehrssituation im Umfeld des Plangebietes insgesamt durch die hohe Anzahl Fahrten vom und zum Einkaufszentrum und weiterhin durch die langjährige Bauphase. Hiervon sind wesentlich die an das Plangebiet angrenzenden Gebiete betroffen. Belastungsvermeidungen und -minimierungen im Rahmen der Bauphase sowie während der Betriebsphase zum Thema Staub und insbesondere aber auch Lärm können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht getroffen werden, sondern müssen über die Baugenehmigung oder einen städtebaulichen Vertrag im Einzelnen geregelt werden. Rammarbeiten sind nicht erforderlich.

Das Einkaufszentrum soll darüber hinaus über Fußwege mit der Moorstraße und Seevepassage, dem S-Bahnhof / ZOB und der Fußgängerzone Lüneburger Straße verknüpft werden und gleichzeitig den Eingangsbereich zur Harburger Innenstadt aufwerten.

Im Bereich des nicht mit Ampeln ausgestatteten Anschlusspunktes des Phoenix-Centers an der Wilstorfer Straße ist eine spezielle Linksabbiegespur von der Wilstorfer Straße (von Norden kommend) in Richtung Einkaufszentrum vorgesehen. Hierfür sieht der Bebauungsplan eine Straßenverbreiterung von 3,75 m vor.

Entlang des westlichen Uferbereichs des Seevekanals wird auf bestehenden Entwässerungsanlagen sowie aufgrund des landschaftsplanerischen Ziels, überörtliche fußläufige Wegebeziehungen am Seevekanal zu gewährleisten, ein Gehrecht in 5 m Breite ausgewiesen. Hierzu ist folgende Festsetzung getroffen worden:

„Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Freien Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden.“ (vgl. § 2 Nummer 3). Der Vorhabenträger verpflichtet sich hierzu im Durchführungsvertrag, diesen Weg anzulegen, zu unterhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Außerdem übernimmt er die Verkehrssicherungspflicht.

Die notwendigen Änderungen im Straßenraum östlich des Einkaufszentrums betreffen die westliche Seite der Hannoverschen Straße. Die am Knoten Moorstraße / Hannoversche Straße in Richtung Süden abführenden zwei Fahrspuren werden bis zum Knoten Zufahrt Einkaufszentrum durchgeführt. Der vorhandene Mittelstreifen wird ebenso verlängert. Die in diesem Bereich vorhandenen sieben Längsparkplätze entfallen.

Im Bereich Gebäude Wilstorfer Straße 88 (Phoenix) ist eine Fahrbahnverbreiterung Richtung Westen vorgesehen, um eine Linksabbiegespur in Richtung Zufahrt Einkaufszentrum anordnen zu können. Der Knoten Zufahrt Einkaufszentrum wird nicht mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

Änderungen des Straßenraums nördlich des Einkaufszentrums betreffen vor allem die südliche Seite der Moorstraße. Die Veränderungen im Straßenraum gehen von der Anordnung von Fußgängerquerungshilfen an den Punkten aus, die für die funktionale Anbindung an die Seevepassage geeignet sind. Auf die Anordnung eines Parkstreifens wird auf dieser Seite verzichtet. Damit entfallen zwölf öffentliche Parkplätze.



In der Wilstorfer Straße ist die Anordnung einer Linksabbiegespur als Zufahrtsspur zum Einkaufszentrum vorgesehen. Die Aufweitung der Straßenfläche erfolgt auf der östlichen Straßenseite. Es fallen sechs öffentliche Parkplätze auf der östlichen Seite weg. Der westliche Bereich bleibt unverändert.

Die Moorstraße ist Bestandteil der Veloroute 10 (City-Veddel-Wilhelmsburg-Harburg). Diese verläuft aus Richtung Norden kommend über die Hannoversche Straße, Moorstraße, Wilstorfer Straße und den Harburger Ring weiter in Richtung Rathaus Harburg. Über eine Stichverbindung wird auch der Bahnhof Harburg angebunden.

## **5.5 Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Der Seeveplatz wird als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerplatz“ ausgewiesen. Damit soll seine derzeitige Nutzung gesichert werden. Der Platz ist Verbindungsglied zwischen S-Bahnhof / ZOB und der Fußgängerzone Seevepassage und Lüneburger Straße.

## **5.6 Immissionsschutz**

### **5.6.1 Gewerbelärm**

Das Einkaufszentrum führt zu Gewerbelärmimmissionen im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung, die im Wesentlichen durch den Betrieb der Garagengeschosse und des Parkdecks und der haustechnischen Anlagen hervorgerufen werden. Für das Genehmigungsverfahren ist eine immissionsschutzrechtliche Prüfung gemäß TA Lärm erforderlich, sodass bereits im Bebauungsplanverfahren eine derartige Beurteilung angezeigt ist, um die Genehmigungsfähigkeit sicherzustellen.

Zusammenfassend ergibt sich, dass an allen maßgeblichen Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Plangeltungsbereichs die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hinsichtlich der maximal zulässigen Spitzenpegel wird den Anforderungen der TA Lärm zum Schutz der Nachbarschaft entsprochen.

Die Erhöhung der Emissionspegel durch den aus dem Einkaufszentrum resultierenden anlagenbezogenen Verkehr im öffentlichen Straßennetz erreicht ohne Lichtsignalanlage an der Zufahrt zum Phoenix-Center von der Wilstorfer Straße aus maximal 2 dB(A) und erfüllt damit die Kriterien der TA Lärm für die Erheblichkeit der Zunahme der Geräuschbelastung nicht. Unter Berücksichtigung einer lichtzeichengeregelten Zufahrt von der Wilstorfer Straße aus ergeben sich Pegelzunahmen von bis zu 5 dB(A) und sind somit im Sinne der TA Lärm als erheblich einzustufen. Die Möglichkeit einer Ver-

minderung durch „Maßnahmen organisatorischer Art“ nach TA Lärm besteht in der Vermeidung einer Lichtsignalanlage in der Wilstorfer Straße.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Betrieb des Einkaufszentrums mit dem Schutz der angrenzenden Wohnbebauung verträglich ist. Die prinzipielle Genehmigungsfähigkeit am vorgesehenen Standort ist aus der Sicht des Schallschutzes somit gewährleistet.

Festsetzungen zu technischen Details der Realisierung der Anlage sind im Bebauungsplan nicht erforderlich; die notwendigen Regelungen können als Auflagen zur Baugenehmigung formuliert werden.

### 5.6.2 Verkehrslärm

Die an das Plangebiet angrenzenden Gebiete mit Wohnen sind bereits im heutigen Zustand mit Werten von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Aus diesem Grund wurde für die Anbindung des Geländes die lärmtechnisch günstigste Variante gewählt, die zugleich die Anforderung erfüllen muss, das entstehende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. In den Berechnungen wurden ebenfalls 10.500 Fahrten pro Tag zum Parkdeck, 100 Lieferfahrten und zusätzlich die neue Abbiegespur auf der Hannoverschen Straße und der Wilstorfer Straße berücksichtigt. Zur Verteilung der Verkehrsströme des Einkaufszentrums (Ausfahrten Wilstorfer Straße und Hannoversche Straße) sind auf dem Parkdeck verkehrlenkende Maßnahmen vorgesehen. Die Abwicklung der centerbezogenen Verkehre wird zum kleinen Teil, ca. 40 % über die Wilstorfer Straße und zu ca. 60 % über die Hannoversche Straße erfolgen. Von der Einrichtung einer Linksabbiegemöglichkeit für den Kundenstrom aus dem Phoenix-Center in die Wilstorfer Straße wurde abgesehen, um die Zunahme des Verkehrslärms an der Wilstorfer Straße zu beschränken.

Im Hinblick auf die erhebliche Lärmbelastung sind im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schallschutz im Geltungsbereich des Bebauungsplanes getroffen worden. Es kann allerdings nicht übersehen werden, dass unmittelbar angrenzend an das Plangebiet, insbesondere auch westlich der Wilstorfer Straße, sehr hohe Verkehrs- und Gesamtbeurteilungspegel nach den gutachterlichen Feststellungen erreicht werden, die sich sogar nochmals nach Errichtung des Einkaufszentrums aufgrund der getroffenen Prognosen erhöhen, wobei auch an Immissionspunkten, die bereits eine Vorbelastung von > 70 dB(A) aufweisen, noch zusätzliche Erhöhungen um bis zu 0,6 dB(A)/Nacht und 2,2 dB(A) /Tag zu verzeichnen sind.

Es wurde dennoch davon abgesehen, diesen Bereich in den Bebauungsplan einzubeziehen, weil eine Problemlösung dieses schon im Wesentlichen durch die hohe Vorbelastung bestehenden städtebaulichen Missstandes nicht im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens sinnvoll geleistet werden kann. Die Verfestigung bzw. (teilweise) Verschärfung dieser Situation bei Durchführung des durch den Bebauungsplan ermöglichten Vorhabens wird durchaus gesehen. Eine Verwirklichung des Vorhabens angesichts seiner Bedeutung für Harburg ist indessen vorrangig.

Der Schutz von Aufenthaltsräumen innerhalb des Plangebietes vor Verkehrslärm wird durch passiven Schallschutz erreicht. Hierfür wird folgende Festsetzung getroffen: „Entlang der Wilstorfer Straße und der Moorstraße sind die Aufenthaltsräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der Aufenthaltsräume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern geschaffen werden.“ (vgl. § 2 Nummer 2). Durch die getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121) maßgebend. Die passiven Schallschutzmaßnahmen werden als Auflagen im Baugenehmigungsverfahren formuliert.

### 5.6.3 Luftschadstoffe

Zur Ermittlung der zukünftigen Luftschadstoffbelastungen erfolgte ein Vergleich des Analysezustandes (industrielle Nutzung des Plangebiets) mit dem Prognosezustand (also nach Inbetriebnahme des Einkaufszentrums).

Aus Sicht der Luftschadstoffbelastungen sind keine wesentlichen Verschlechterungen zu erwarten. Vielmehr wird die Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Abnahme der Abgasemissionen aufgrund von Verbesserungen der Fahrzeugtechnik und der Kraftstoffqualität teilweise mehr als kompensiert.

Im Nahbereich des Einkaufszentrums, insbesondere nahe den Öffnungen der Parkdecks (Garagengeschosse), ergeben sich zwar Zunahmen der Immissionen, die Gesamtbelastungen an den maßgeblichen Immissionswerten fallen jedoch überwiegend gering aus, so dass die Zunahmen als unerheblich zu bewerten sind.

#### 5.6.4 Entwässerung

##### Vorflutsituation

Das Plangebiet ist nach dem Trennsystem besiedelt. In der Wilstorfer Straße und in der Moorstraße sind Schmutz- und Regenwassersiele vorhanden.

##### Schmutzwasser

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser kann sicher und schadlos über das vorhandene Schmutzwassersiel in der Wilstorfer Straße abgeleitet werden. Das Schmutzwassersiel der Moorstraße verfügt wegen des geringen Querschnittes über keine freien Kapazitäten, so dass die Hausanschlussleitungen an das Schmutzwassersiel der Wilstorfer Straße anzuschließen sind.

An der östlichen Grundstücksgrenze entlang des Seevekanals verläuft ein Schmutzwassersiel DN 500, das über eine Dienstbarkeit gesichert ist. Die Befahrbarkeit der Sieltrasse mit Fahrzeugen (28 t) ist durch eine entsprechende Befestigung zu gewährleisten und eine Durchfahrtshöhe von 4 m sicher zu stellen; dies erfolgt in vertraglichen Regelungen mit der Hamburger Stadtentwässerung.

Bei der Planung und dem Bau der zusätzlichen Seevequerungen ist die vorhandene Schmutzwasserleitung DN 500 zu berücksichtigen (keine Lastabtragung auf das Siel, keine Bodensetzung unterhalb der Sielsohle, erschütterungsfreie Bauausführung etc.).

##### Oberflächenwasser

Das anfallende Niederschlagswasser kann in den Seevekanal eingeleitet werden. Die qualitativen Anforderungen für die Gewässereinleitung werden im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens geregelt. Lediglich an der Wilstorfer Straße könnte die Entwässerung des straßennahen Bereiches vom Flurstück 4034 an das dort vorhandene Regenwassersiel angeschlossen werden, sofern keine Möglichkeit der direkten Ableitung besteht. Dies gilt auch für die Flurstücke 2925, 2927 und 2928 im Falle der Vereinigung mit dem Flurstück 4034.

## 5.7 Wasserflächen

Der vorhandene Seevekanal ist ein Gewässer zweiter Ordnung, es wird in seinem Bestand als Wasserfläche, die begleitenden Böschungen als Grünfläche mit dem Zusatz „Böschung“ nachrichtlich übernommen.

## 5.8 Unterirdische Bahnanlagen

Die planfestgestellten, vorhandenen Ausgänge der S-Bahnhaltestelle Harburg werden als unterirdische Bahnanlagen nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

## 5.9 Grünordnung

Zusammen mit der Realisierung des Einkaufszentrums sollen landschaftsplanerische Ansätze für die Entwicklung von Wegen und Plätzen am Seevekanal fortgeführt werden. Zielsetzung ist eine Aktivierung vorhandener fußläufiger Wegebeziehungen bei teilweisem Erhalt und Fortführung der grünen Wegeverbindungen am Seevekanal. Entsprechend werden die Böschungsbereiche zwischen Seevekanal und Straßenverkehrsfläche der Hannoverschen Straße gemäß den Möglichkeiten der verkehrlichen Neuplanung als Grünfläche mit dem Zusatz „Böschung“ ausgewiesen.

Ein Baumgerüst aus vorhandenen und neu gepflanzten standortgerechten Baumarten bildet den Ausgangspunkt für die Neugestaltung des Kanalufers.

Die neu geschaffenen, ebenen Terrassenflächen zwischen Kanal und Hannoverscher Straße sind Wiesenparterres, die in den ersten Jahren mit Initialsaaten aus Klatschmohn, Lupinen und Kleesorten geimpft und danach mit horstbildenden Gräsern bepflanzt bzw. angesät werden.

Im südlichen Abschnitt der Terrassenlandschaft bleibt der Ufersaum mit seinem Erdenbestand erhalten und wird ergänzt. Die direkten Uferbereiche behalten ihr jetziges Erscheinungsbild.

Der nördliche Abschnitt erhält zwei Stegverbindungen über den Kanal zur fußläufigen Erschließung des Centers. Dieser Bereich wird zugunsten eines klaren „Seeve-Raumes“, einer besseren Vernetzung der beiden Uferseiten und Sichtbeziehungen zum Eingang neu gestaltet.

Die Parkpalette zwischen Seevekanal und Hannoverscher Straße verliert durch die Umnutzung des Industriestandortes in ein Einkaufszentrum an Bedeutung und kann vor diesem Hintergrund abgebaut werden.

Der Rückbau der Parkpalette kann auf diesem Wege sowohl eine Neugestaltung des Ostufers des Seevekanals als auch eine Optimierung der fußläufigen Wegeverbindungen und des Freiraumverbundes ermöglichen. Entsprechend wird entlang des Westufers des Seevekanals, mit Fortführungsmöglichkeiten über die südliche Plangebietsgrenze hinaus, ein Gehrecht ausgewiesen, das auch die Zuwegungsmöglichkeiten zum Einkaufszentrum darstellt. Durch die Festsetzung eines Gehrechtes - von der Moorstraße bis zur künftigen Grundstückszufahrt des ECE-Centers - am westlichen Ufer des Seevekanals wird die übergeordnete planerische Option des Landschaftsprogramms, hier die milieuübergreifende Funktion einer „grünen Wegeverbindung“ umzusetzen, aufgegriffen und somit langfristig gewährleistet. Diese überregional angedachte Wegeverbindung - innerhalb der hier beschriebenen, im Plangebiet Harburg 64 räumlich auf die Gewässerparzelle des Seevekanals beschränkten Landschaftsachse - soll im Norden Anschluss an den Harburger Binnenhafen (Östlicher Bahnhofskanal) finden und im Süden dem weiteren Verlauf des Seevekanals folgen.

Die Ufergestaltung beiderseits des Seevekanals und Bau eines öffentlichen Fußweges entlang des Westufers werden im Durchführungsvertrag und im Erschließungsvertrag geregelt.

## **5.10 Bodenverunreinigungen**

Die Planung sieht eine vollständige Unterkellerung des Einkaufszentrums mit Verkaufsflächen im Norden/Nordosten und einer Tiefgarage im Süden/Südwesten vor.

Dadurch kommt es einerseits aus gründungstechnischen Erfordernissen zu einem Aushub aller auf der überbauten Fläche von 23.500 m<sup>2</sup> bis zum Niveau von  $\pm 0,00$  m NN anstehenden Böden und andererseits zu einem Aushub von schadstoffverunreinigten Böden in nicht überbauten Flächenbereichen auf einer Fläche von ca. 3.500 m<sup>2</sup>.

Im Umweltbericht sind im Kapitel 4.4 „Schutzgebiet Boden“ Ausführungen über die vorhandenen Altlasten und ihre Bewertung sowie Sanierungsmaßnahmen enthalten. In einer zusammenfassenden Bilanz ist bei Realisierung des Bauvorhabens durch die umfassende Sanierung des Untersuchungsgeländes von den nachweislichen Bodenbelastungen/-verunreinigungen und der hieraus folgenden latenten Grundwasserbe-

einträchtigung eine wesentliche und nachhaltige Zustandsverbesserung des Standortes festzustellen.

Die Flächen des Sondergebietes sind als „Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet.

## **6. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft**

Im Folgenden wird für die einzelnen Schutzgüter dargestellt, inwieweit durch die Nutzungsänderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Harburg 64 in Natur und Landschaft eingegriffen wird und dadurch Ausgleichserfordernisse gem. § 1a BauGB ausgelöst werden. Aufgrund der differenzierten Nutzungsansprüche, einerseits im Bereich des Phoenix - Centers auf den privaten Flächen und andererseits auf den öffentlichen Flächen des Bereichs des Seevekanals, wird die Darstellung der Eingriffsbeurteilung jeweils getrennt vorgenommen.

### Faktor Boden

Innerhalb des Bebauungsplangebietes Harburg 64 sind rd. 26.000 m<sup>2</sup> als Sondergebiet/Einkaufszentrum mit einer GRZ von 1,0 vorgesehen. Dieser Bereich ist im derzeit gültigen Bebauungsplan als GI - Gebiet mit einer GRZ von 0,7 ausgewiesen. Faktisch ist die Fläche zur Nutzung als Gewerbehof derzeit jedoch vollständig versiegelt. Die im Bebauungsplangebiet Harburg 64 geplanten Straßenverkehrsflächen und sonstige Flächen mit baulicher Nutzung entsprechen in der vorgesehenen Ausdehnung weitestgehend der Ausweisung in den derzeit gültigen Bebauungsplänen.

Durch nahezu 100 % Versiegelung sowie durch Aufschüttungen, Abgrabung oder Austausch hat der Boden in diesen Bereichen bereits seine Funktionen wie Versickerungsfähigkeit, Filter- und Pufferkapazität gegenüber Schadstoffen, Wasserspeichervermögen sowie die Funktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere verloren. Die Umsetzung der Ausweisung als Sondergebiet / Einkaufszentrum stellt somit keinen Eingriff für das Schutzgut Boden dar.

Im Rahmen der Errichtung des Einkaufszentrums kommt es durch den Rückbau der Parkpalette an der Hannoverschen Straße am östlichen Ufer des Seevekanals zu einer Teilwiederherstellung der natürlichen Bodenfunktion. Teilflächen der rückgebauten Parkpalette werden aufgrund der veränderten Verkehrs- und Wegeführung jedoch wieder überbaut. Innerhalb dieses Bereichs kommt es zusätzlich durch die angestrebten Gestaltungsziele und durch technisch-statische Notwendigkeiten zum Teilabtrag bzw. zur Teilterrassierung der vorhandenen Böschung.

Darüber hinaus kommt es in weiteren derzeit nicht versiegelten Bereichen an den Ufern des Seevekanals (u.a. im nördlichen Teilabschnitt) aufgrund der vorgesehenen Brückenbauwerke für Fußgänger und Pkw-Verkehr und der veränderten Wegeführung zu Verlusten von derzeit unverdichteten und nur gering beeinträchtigten Bodenstrukturen.

Zur Minderung der Beeinträchtigung der Bodenfunktion wird folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Begrenzung des Versiegelungsgrades der Fußwegeverbindungen durch einen wasser- und luftdurchlässigen Aufbau (Pflaster mit hohem Fugenanteil);

Die Gegenüberstellung der aktuellen und vorgesehenen Nutzungen verdeutlicht, dass es durch die Nutzungsänderungen und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich des Seevekanals zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden kommt, die im Plangebiet nicht vollständig ausgeglichen werden können.

Bezogen auf die Altlastensituation ergibt sich für den Bereich des Sondergebietes aufgrund von Bodensanierungsmaßnahmen eine Verbesserung für das Schutzgut.

#### Faktor Pflanzen- und Tierwelt

Die Ausweisung von ca. 26.000 m<sup>2</sup> Sondergebiet auf der derzeitigen Industriefläche der Phoenixwerke hat keinerlei Eingriffe für die Pflanzen- und Tierwelt zur Folge. Die Flächen sind derzeit bereits bebaut oder versiegelt und stellen unbelebte Flächen dar. Das Bauvorhaben stellt für diesen Bereich für den Faktor Tiere und Pflanzen keinen Eingriff dar.

Im Bereich des Seevekanals werden durch den Rückbau der Parkpalette an der Hannoverschen Straße (siehe Faktor Boden) versiegelte Flächen als Vegetationsflächen entwickelt. Aufgrund der vorgesehenen Brückenbauwerke für Fußgänger und Pkw-Verkehr und des Freiraumkonzeptes gehen jedoch am Ostufer Gehölzbestände und Strauchpflanzungen verloren. Darüber hinaus führt die Umgestaltung der Böschungsbereiche des Seevekanals zu einer weiteren Beeinträchtigung des Gewässerökosystems. Mit dem Verlust bzw. der Beeinträchtigung dieser Biotope verschwinden Lebensräume für darauf spezialisierte Tier- und Pflanzenarten.

Zur Minderung der Beeinträchtigungen der Biotope wird folgende Maßnahme vorgeschlagen:



- Um während der Bauphase Schädigungen an den verbleibenden Gehölzen am Seevekanal zu vermeiden, sind die zu erhaltenden Gehölze mit entsprechenden Schutzmaßnahmen zu versehen.

Die Gehölzverluste und die Beeinträchtigungen durch die zunehmende Neuversiegelung können im Plangebiet ebenfalls nicht vollständig ausgeglichen werden.

#### Faktor Wasser

Durch die Bebauung kommt es kleinflächig zu weiteren Versiegelungen. Eine Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes z. B. durch verminderte Grundwasserneubildungsrate bzw. erhöhten Oberflächenabfluss ist vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten. Die Gefahr einer Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Eintrag von Schadstoffen aus Altlasten kann durch die beabsichtigte vollständige Bodensanierung ausgeschlossen werden. Der Rückbau der Parkpalette wirkt sich positiv auf den Naturhaushalt aus.

#### Faktor Lokalklima

Biotope mit bioklimatischer und lufthygienischer Entlastungsfunktion werden nur sehr kleinflächig am Uferbereich des Seevekanals in Anspruch genommen. Außerdem ist die Bebauung in einem Bereich vorgesehen, der bereits bebaut oder versiegelt ist. Vor dem Hintergrund kommt es nicht zu einer Veränderung der kleinklimatischen Situation.

#### Faktor Stadt- / Landschaftsbild

Mit Realisierung der Baumaßnahme kommt es zum Verlust eines Teils des für das Stadtlandschaftsbild bedeutsamen Phoenix - Komplexes. Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich zum überwiegenden Teil jedoch um architektonisch weniger wertvolle Nachkriegsbauten. Der Seevekanal und seine Uferbereiche werden durch drei neue Brückenbauwerke negativ beeinträchtigt, der Rückbau der Parkpalette am Ostufer des Seevekanals lässt eine Neugestaltung der Uferbereiche zu. Der Eingriff wird vor diesem Hintergrund nicht als erheblich bewertet.

Folgende Maßnahmen werden zur Minderung der Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild vorgeschlagen:

- Schaffung einer Auftaktsituation zur Harburger Innenstadt mit städtebaulichem Bezug zur angrenzenden denkmalgeschützten Industriearchitektur;
- Differenzierte Gestaltung der Südfassade des Phoenix-Centers als architektonische Antwort auf das südlich des Plangebietes gelegene denkmalgeschützte Industriegebäude und seine Folgenutzung als Kunstaussstellung;

- Neugestaltung des Bereichs des Seevekanals sowie der angrenzenden Uferbereiche: Ein Baumgerüst aus vorhandenen und neu zu pflanzenden standortgerechten Baumarten bildet den Ausgangspunkt für die Neugestaltung Kanalufers. Der nördliche Teilabschnitt erhält zwei Stegverbindungen über den Kanal zur fußläufigen Erschließung des Centers von Osten aus;
- Neugestaltung des Seeveplatzes.

Die Gestaltung des Gebäudekomplexes des Phoenix-Centers sowie die Neugestaltung des öffentlichen Freiraums führen zu einer Optimierung der städtebaulichen Situation im Bereich des B-Plangebietes.

#### Naturschutzfachliche Gesamtbeurteilung und Abwägung

Die Bewertung der vorhandenen und der geplanten Nutzungen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Flächen für den Bodenschutz und das Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt zeigt, dass der zu erwartende Eingriff durch die Gestaltungsmaßnahmen im Böschungsbereich des Seevekanals nicht ausgeglichen werden kann. Es verbleibt ein Defizit. Weitere erforderliche Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich der Beeinträchtigungen sollen – nach bereits erfolgter Umsetzung der Baumaßnahmen innerhalb der Ufer- und Böschungsbereiche im Jahr 2004 – im Verlauf des Seevekanals vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang findet – in Ergänzung zu den Inhalten der wasserrechtlichen Genehmigung (Ausbaugenehmigung) – eine Abstimmung mit den Naturschutzverbänden statt.

Durch die Planung erhält der gesamte Bereich einschließlich des Seevekanals eine stadtgestalterische Aufwertung und entspricht somit auch den übergeordneten öffentlichen Belangen der Stärkung des Oberzentrums Harburg und der Steigerung der Attraktivität der Harburger Innenstadt.

Bezogen auf die Altlastensituation auf dem ehemaligen Industriegelände Phoenix ergibt sich eine Verbesserung der Altlastensituation und damit des Schutzgutes Boden. Die zusätzlichen Fußgängerbrücken beeinträchtigen zwar die Bodenfunktion, führen jedoch zu einer deutlichen Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zwischen der Harburger Innenstadt und dem Omnibusbahnhof Harburg - ZOB und der S-Bahnhaltestelle Harburg.

Die anderen Naturhaushaltsfaktoren (Wasser, Klima, Stadt- und Landschaftsbild) werden durch das Einlaufszentrum weder erheblich noch nachhaltig beeinträchtigt. Ausgleichserfordernisse gemäß § 1a BauGB bestehen hier nicht.

## 7. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

Mit dem Vorhabenträger ist ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. Danach hat sich der Vorhabenträger verpflichtet, innerhalb einer Frist von neun Monaten nach Erteilung der Baugenehmigung mit dem Bau zu beginnen und innerhalb von 36 Monaten die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Harburg 64 vorgesehenen Vorhaben- und Erschließungsmaßnahmen durchzuführen sowie die Planungs- und Erschließungskosten zu tragen.

Das Projekt ist zwischenzeitig fertig gestellt und im September 2004 eröffnet worden.

## 8. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet werden insbesondere der Bebauungsplan Harburg 11 vom 25. September 1964 (HmbGVBl. S. 144), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl.

S. 494, 495, 497), und Harburg 23 vom 3. Mai 1978 (HmbGVBl. S. 106), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 504), aufgehoben.

## 9. Flächen und Kostenangaben

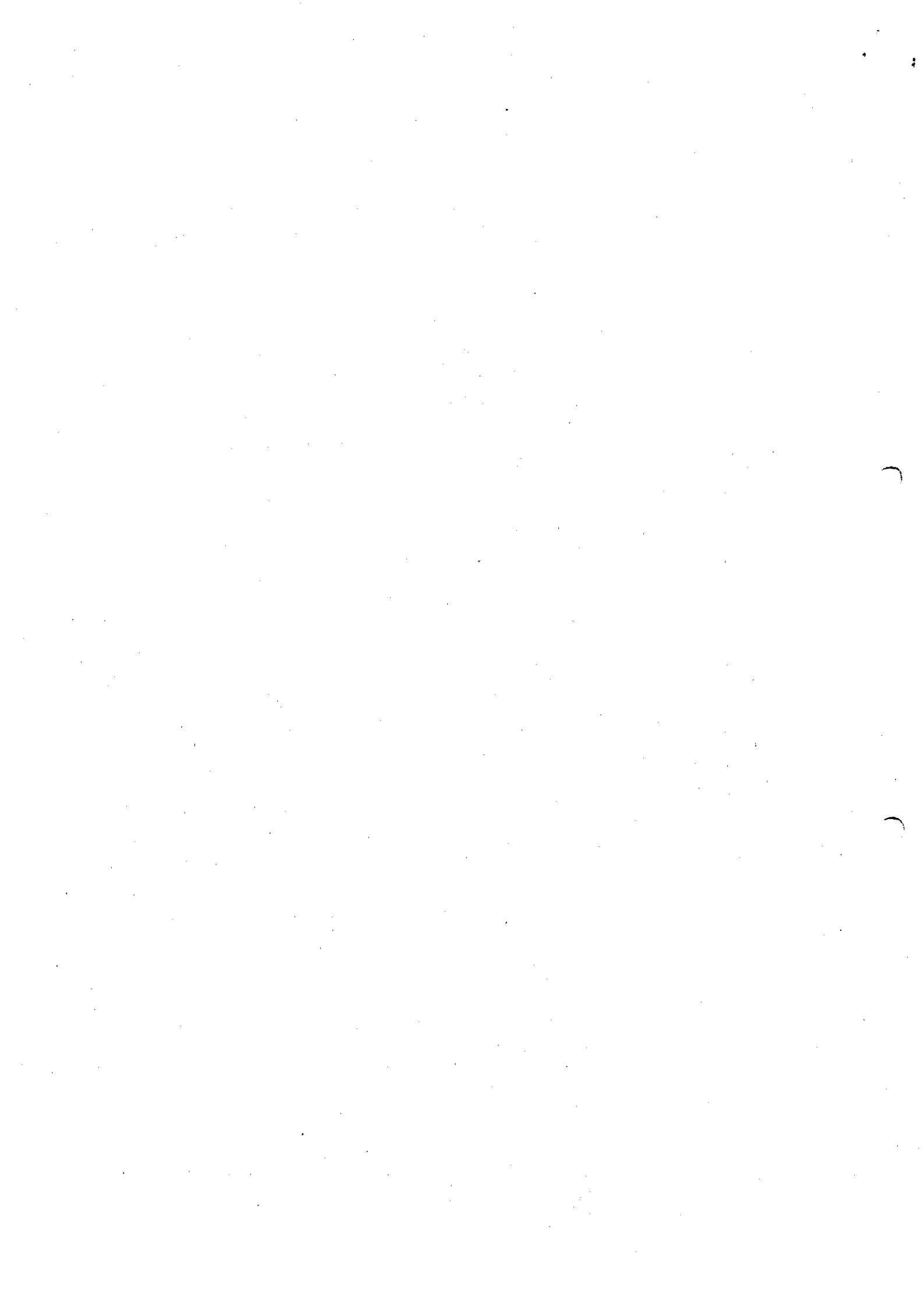
### 9.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 43.900 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden für

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| - Sondergebiet – Einkaufszentrum                     | etwa 26.000 m <sup>2</sup> |
| - Kerngebiet   | etwa 1.500 m <sup>2</sup>  |
| - Wasserfläche und Böschungen Seevekanal             | etwa 4.200 m <sup>2</sup>  |
| - Straßenverkehrsflächen                             | etwa 10.800 m <sup>2</sup> |
| - Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: | etwa 1.400 m <sup>2</sup>  |
- benötigt.

### 9.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Grunderwerbs- und Herrichtungskosten.



**Begründung zur  
1. Änderung des  
vorhabenbezogenen Bebauungsplans  
Harburg 64  
- Moorstraße -**

Inhalt	Seite
<b>1 Grundlage und Verfahrensablauf .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Anlass und Ziel der Planung .....</b>	<b>4</b>
<b>3 Planerische Rahmenbedingungen .....</b>	<b>4</b>
3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände .....	4
3.1.1 Flächennutzungsplan.....	4
3.1.2 Landschaftsprogramm .....	5
3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände .....	5
3.2.1 Bestehende Bebauungspläne.....	5
3.2.2 Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung .....	5
3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände .....	6
3.3.1 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	6
3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand .....	6
<b>4 Umweltbericht.....</b>	<b>6</b>
4.1 Vorbemerkungen.....	6
4.1.1 Kurzbeschreibung der Inhalte und Ziele der Planung.....	6
4.1.2 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen) und Verzicht auf die Planung (Nullvariante) .....	7
4.1.3 Standort und Untersuchungsraum .....	7
4.1.4 Planerische Vorgaben .....	7
4.1.5 Fachgutachten .....	7
4.2 Schutzgüter einschließlich Wechselwirkungen .....	8
4.2.1 Schutzgut Klima / Luft.....	8
4.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen (einschließlich der biologischen Vielfalt), Boden, Wasser, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter .....	8
4.2.3 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	9
4.3 Monitoring.....	10
4.4 Zusammenfassung Umweltbericht .....	10
<b>5 Planinhalt und Abwägung .....</b>	<b>10</b>
5.1 Vorhabenbeschreibung .....	10
5.1.1 Zulässige Verkaufsfläche.....	10
5.1.2 Läden bis zu 400 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche (Shop-Flächen).....	16
5.1.3 Geschossfläche .....	17
5.1.4 Stellplätze / verkehrliche Auswirkungen .....	17
5.2 Verkehrsflächen .....	19
5.3 Beeinträchtigung von Natur und Landschaft .....	19

5.4	Abwägungsergebnis.....	19
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Verwirklichung .....</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>Fortgelten bestehender Pläne .....</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Flächen- und Kostenangaben .....</b>	<b>20</b>

## **1 Grundlage und Verfahrensablauf**

Grundlage ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss 20.12.2013 (Amtl. Anz. Nr. 101, S. 2436) eingeleitet.

Die frühzeitige öffentliche Unterrichtung der Öffentlichkeit und die öffentliche Auslegung des Plans hat nach den Bekanntmachungen vom 06.06.2013 (Amtl. Anz. Nr. 41, S. 806) und vom 20.12.2013 (Amtl. Anz. Nr. 101, S. 2436) stattgefunden.

Eine Planzeichnung erübrigt sich, da ausschließlich textliche Regelungen getroffen werden.

## **2 Anlass und Ziel der Planung**

Es ist beabsichtigt, im Untergeschoss des Einkaufszentrums zusätzliche Verkaufsfläche im festgesetzten Sondergebiet „Einkaufszentrum“ einzurichten. Dafür ist der Wegfall von Stellplätzen geplant. Es handelt sich um einen Umbau im Innern des Gebäudes, die äußere Erscheinung ist davon nicht betroffen. Die Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans Harburg 64 aus dem Jahre 2005 lassen die gewünschte Erweiterung der Verkaufs- und der anzurechnenden Geschossfläche nur teilweise zu.

Das Vorhaben ist begründet mit dem Erhalt der bestehenden Wettbewerbsfähigkeit aufgrund wachsender Konkurrenz im Umland und durch das Internet. Beabsichtigt ist eine Erweiterung des Käuferkreises durch Erweiterung des gehobenen Warenssegments (insbesondere Bekleidung und Haushaltswaren / Einrichtungsartikel).

## **3 Planerische Rahmenbedingungen**

### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

#### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für das Änderungsgebiet „Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“ dar.

Die Moorstraße, die Wilstorfer Straße und die Hannoversche Straße sind als sonstige Hauptverkehrsstraßen hervorgehoben.



### **3.1.2 Landschaftsprogramm**

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für das Änderungsgebiet das Milieu „Gewerbe / Industrie und Hafen“ und „Gewässerlandschaft“ dar, überlagernd erfolgt insgesamt die Darstellung „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“. Am östlichen Rand ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Landschaftsachse und sowie eine grüne Wegeverbindung dargestellt.

In der Karte des Arten- und Biotopschutzes ist der Biotopentwicklungsraum (14a) „Industrie-, Gewerbe- und Hafentflächen“ dargestellt.

## **3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände**

### **3.2.1 Bestehende Bebauungspläne**

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Bebauungsplan Harburg 64 vom 15. November 2005 (HmbGVBl. S. 450) mit der Festsetzung eines Sondergebiets Einkaufszentrum mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0, einer Geschossfläche (GF) von 62.300 m<sup>2</sup> und einer Gebäudehöhe (GH) von 26 m. Die Bebaubarkeit der Flächen ist durch fast das gesamte Sondergebiet und vollständig für die Kerngebiete umfassende Baugrenzen als Flächenausweisungen bestimmt. Die Verkaufsfläche ist auf maximal 26.500 m<sup>2</sup> beschränkt. Der Anteil von Shop-Flächen bis 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche darf insgesamt 8.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht übersteigen. Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe sowie Büronutzungen sind zusätzlich zulässig. Stellplätze in Garagengeschossen und auf der Dachebene werden auf die zulässige Geschossfläche nicht angerechnet.

### **3.2.2 Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

Durch den Bebauungsplan wird die Erweiterung eines großflächigen Einzelhandelsvorhabens vorbereitet, für das nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert am 8. April 2013 (BGBl. I S. 734, 745) (UVPG) die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht. Nach § 3 e Abs. 2 UVPG sind Erweiterungen von Bauvorhaben, die den Prüfwert überschreiten, entweder direkt UVP-pflichtig oder es ist eine allgemein Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. In diesem Fall wäre eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach Nr. 18.8 (Bau eines Vorhabens in sonstigen Gebieten) der Anlage 1 zum UVPG notwendig. Es wurde jedoch hier auf eine allgemeine Vorprüfung verzichtet und direkt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Gemäß § 17 UVPG wird bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung als Umweltprüfung mit Umweltbericht nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt.

### **3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände**

#### **3.3.1 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten**

- Markt- und Wirkungsanalyse für die Erweiterung Phoenix-Center in Hamburg-Harburg, Mai 2013 (s. Kap. 5.1.1)
- Phoenix-Center Hamburg, Verkehrliche Wirkungen einer geplanten Erweiterung, März 2013 (s. Kap. 5.1.4)
- Masterplan City Harburg (Dezember 2010)

### **3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand**

Das Änderungsgebiet liegt im Bezirk Harburg im Stadtteil Harburg (Ortsteil 702) und hat eine Größe von ca. 2,6 ha. Es umfasst das Gebäude des Einkaufszentrums, vorgelagerte Freiflächen zum Seevekanal hin und südlich gelegene Anlieferungsflächen.

Das Einkaufszentrum hat zwei oberirdische Ladengeschosse mit zwei darüber befindlichen Garagenschossen; zusätzlich befinden sich Stellplätze auf dem Dach. Das Untergeschoss wird etwa je zur Hälfte von Läden und als Tiefgarage genutzt.

Die Zufahrt zum Einkaufszentrum erfolgt über die Wilstorfer Straße und die Hannoversche Straße. Zugänge für Fußgänger befinden sich in der Wilstorfer Straße, der Moorstraße und vom Seevekanal (Hannoversche Straße) her.

## **4 Umweltbericht**

### **4.1 Vorbemerkungen**

Für den Bebauungsplan wird gemäß § 2 Absatz 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt (siehe auch Kapitel 3.2.2). Der Umweltbericht dient der Bündelung, sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials auf der Grundlage geeigneter Daten und Untersuchungen.

Die allgemeinen Angaben zum Bestand sind in Kap. 3.4 der Begründung dargelegt.

#### **4.1.1 Kurzbeschreibung der Inhalte und Ziele der Planung**

Es ist beabsichtigt, im Untergeschoss des Einkaufszentrums zusätzliche Verkaufsfläche im festgesetzten Sondergebiet „Einkaufszentrum“ einzurichten. Dafür ist der Wegfall von Stellplätzen geplant. Es handelt sich um einen Umbau im Innern des Gebäudes, die äußere Erscheinung ist davon nicht betroffen. Der Bedarf an Grund und Boden ist im Kapitel 8. dargestellt. Da es sich um einen gebäudeinternen Umbau handelt, werden keine Neuversiegelungen vorgenommen. Näheres zu den Zielen der Planung siehe Kap. 2 der Begründung.

## **4.1.2 Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen) und Verzicht auf die Planung (Nullvariante)**

### **Anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen)**

Da es sich um eine Erweiterung in einem bestehenden Gebäudekomplex handelt, sind keine Standortalternativen zu untersuchen.

Im Zuge der Ausgestaltung des Durchführungsvertrags wurden einzelne Varianten des Projektes bzw. projektbegleitende Maßnahmen erwogen. Dazu gehört u. a. die Öffnung der Fassade des Phoenix-Centers zur Moorstraße hin, die aber nicht durchgeführt wird. Durch verschiedene vertraglich zu vereinbarende Maßnahmen soll jedoch die Anbindung des Centers an die Harburger Innenstadt wesentlich verbessert werden. Die grundlegenden umweltbezogenen Festsetzungen zur Größe der Verkaufs- und Geschossfläche sind von diesen Varianten nicht betroffen. Daher ist davon auszugehen, dass sich die Varianten hinsichtlich der Umweltauswirkungen nicht unterscheiden.

### **Nullvariante**

Bei einem Verzicht auf die Planung würde das bestehende Planrecht des Bebauungsplans Harburg 64 weiterhin gelten. Erweiterungen wären dann nur im Rahmen der geltenden Festsetzungen möglich (vgl. Kap. 5.1.1, 5.1.2 und 5.1.3). Dies wird aus wirtschaftlicher Sicht des Vorhabenträgers als nicht ausreichend angesehen. Das Vorhaben ist begründet mit dem Erhalt der bestehenden Wettbewerbsfähigkeit aufgrund wachsender Konkurrenz im Umland und durch das Internet.

## **4.1.3 Standort und Untersuchungsraum**

Die allgemeinen Angaben zum Standort sind in Kap. 3.4 dargelegt. Der Untersuchungsraum deckt sich in der Regel mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans, kann aber je nach dem zu betrachtenden Aspekt eines Schutzgutes auch darüber hinausgehen. Hinsichtlich der Verkehrsproblematik mit den Aspekten Lärm- und Luftschadstoffe werden die angrenzenden Wohngebiete und die zu- und abführenden Straßen in das Untersuchungsgebiet einbezogen.

## **4.1.4 Planerische Vorgaben**

Die Änderung des Bebauungsplans steht nicht im Widerspruch zu den Vorgaben des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms.

## **4.1.5 Fachgutachten**

Für die Umweltprüfung relevant ist folgendes Gutachten:

- Phoenix-Center Hamburg, Verkehrliche Wirkungen einer geplanten Erweiterung, Ing.-Büro Masuch+Olbrisch, Oststeinbek, März 2013

## **4.2 Schutzgüter einschließlich Wechselwirkungen**

### **4.2.1 Schutzgut Klima / Luft**

#### **4.2.1.1 Bestandsbeschreibung**

In einer aktuellen Untersuchung (Geonet 2011: Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm) wird die bioklimatische Situation im Plangebiet als „weniger günstig“ bewertet, dies entspricht einem Bereich mit mäßiger bis hoher bioklimatischer Belastung, jedoch keinem Bereich mit prioritärem Handlungsbedarf. Für die Moorstraße wird eine potenzielle verkehrsbedingte Luftbelastung entlang der Hauptverkehrsstraße von mehr als 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> angegeben.

#### **4.2.1.2 Beschreibung der wesentlichen Umweltauswirkungen sowie der geplanten Maßnahmen der Planung**

Das oben erwähnte Gutachten zu den verkehrlichen Wirkungen kommt zu dem Schluss, dass an den Querschnitten des unmittelbar angrenzenden Straßennetzes keine nennenswerte Veränderung der Verkehrsstärken zu erwarten ist. Die Größenordnung der Zunahme liegt bei 2 % und damit deutlich unter den üblichen Tagesschwankungen. Ein weiterer Untersuchungsbedarf sowie von Maßnahmen zur Verringerung, Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind nach bisheriger Kenntnis für die Schutzgüter Klima und Luft nicht erforderlich.

### **4.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen (einschließlich der biologischen Vielfalt), Boden, Wasser, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Rahmen der Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde bereits erkannt, dass nicht von erheblichen Auswirkungen auf diese Schutzgüter auszugehen ist.

#### **4.2.2.1 Bestandsbeschreibung**

Die betroffene Stellplatzfläche ist kein Lebensraum geschützter Tier- oder Pflanzenarten. Für den Naturschutz wertvolle oder gesetzlich geschützte Biotoptypen kommen nicht vor. Der vorkommende Biotoptyp „Dichte Bebauung für Verwaltung und Dienstleistung (BBV)“ erreicht die niedrigste mögliche Bewertungsstufe.

Die vom Vorhaben betroffene Grundfläche ist vollständig versiegelt.

Es findet keine Grundwasserneubildung statt.

Das Landschaftsprogramm enthält wie in 3.1.2 dargestellt an dieser Stelle den Hinweis „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ sowie Darstellungen zu einer Landschaftsachse und grünen Wegeverbindung. Es ist nicht von einem hochwertigen Landschaftsbild auszugehen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich keine schützenswerten Kulturgüter oder Sachgüter, deren Erhaltung im Interesse der Allgemeinheit liegt.

#### **4.2.2.2 Beschreibung der wesentlichen Umweltauswirkungen sowie der geplanten Maßnahmen der Planung**

Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt werden nicht beeinträchtigt. Das Vorhaben ist nicht als Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinn zu bewerten.

Es kommt nicht zu zusätzlichen Versiegelungen, die GRZ bleibt unverändert. Die Schutzgüter Boden und Wasser sind nicht betroffen.

Das Landschafts-/Stadtbild ändert sich bezüglich der äußeren Erscheinung des Gebäudes nicht. Die Änderungen der Festsetzungen im Bebauungsplan wirken nicht auf die Darstellungen im Landschaftsprogramm, da sich die geplanten Auswirkungen ausschließlich im Gebäudeinnern abspielen werden.

Es sind auch keine Auswirkungen auf Kultur- oder Sachgüter zu erwarten.

Weiterer Untersuchungsbedarf sowie Maßnahmen zur Verringerung, Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sind nach bisheriger Kenntnis für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt, Boden, Wasser, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter nicht erforderlich.

#### **4.2.3 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit**

##### **4.2.3.1 Bestandsbeschreibung**

Im Plangebiet bestehen Wohnnutzungen im Kerngebiet an der Ecke Moorstraße / Wilstorfer Straße. Auch nördlich und westlich an das Plangebiet angrenzend befinden sich Wohnnutzungen, teilweise in Nutzungsmischung mit Gewerbe / Läden. Entlang des Seevekanals befindet sich eine auch im Landschaftsprogramm dargestellte grüne Wegeverbindung, die der Erholung dient.

Die an das Plangebiet angrenzenden Gebiete mit Wohnen sind in der Bestandssituation laut Umweltbericht des Bebauungsplans vom 15. November 2005 einer hohen Lärmbelastung durch Verkehr ausgesetzt. Zum Gewerbelärm nach TA Lärm wurde ausgesagt, dass die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden. Die Erhöhung der Emissionspegel durch den aus dem Betrieb des Phoenix-Centers resultierenden Verkehr ist unerheblich wenn, wie in der derzeitigen Bestandssituation an der Anbindung zur Wilstorfer Straße keine Lichtsignalanlage besteht.

##### **4.2.3.2 Beschreibung der wesentlichen Umweltauswirkungen der Planung sowie von Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Maßnahmen**

Im Verkehrsgutachten wurde untersucht, ob es im Fall eines vollbesetzten Parkhauses zu einem erhöhten Parkplatzsuchverkehr in den umliegenden Wohngebieten kommt. Bei der Durchführung des Vorhabens wird sich die Anzahl von Stellplätzen im Parkhaus Phoenix-Center um 270 auf 1.330 verringern. Damit wäre das Parkhaus an insgesamt 90 Stunden pro Jahr, die sich auf 30 Tage (insbes. Samstage) verteilen, vollbesetzt. Für diese Tage ist nicht anzunehmen, dass Centerkunden ihre Parkplatzsuche auf die angrenzenden Wohnstraßen ausweiten, da hier bekanntermaßen ein ausgeprägter Dauerparkdruck herrscht. Im näheren Umfeld stehen weitere Parkhäuser zur Verfügung.

Die Erweiterung der Verkaufsfläche des Phoenix-Centers um ca. 13 % wird einen Verkehrszuwachs von ca. 7 % zur Folge haben. Laut Verkehrsgutachten liegt die Größenordnung der Zunahme der Verkehrsstärke auf dem unmittelbar angrenzenden Straßennetz dadurch bei ca. 2 % und damit deutlich unterhalb der Tagesschwankungen. Solche Verkehrszunahmen sind lärmtechnisch nicht von Bedeutung, eine erneute lärmtechnische Untersuchung ist daher nicht notwendig geworden.

Gemäß der dargestellten verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung des Phoenix-Centers, die sich überwiegend im Gebäude abspielen, sind keine Maßnahmen zur Verringerung, Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit erforderlich.

### **4.3 Monitoring**

Es sind keine Überwachungsmaßnahmen der Umweltauswirkungen (Monitoring) erforderlich. Zur Überwachung verkehrlicher Veränderungen wird eine halbjährliche Beobachtungsphase vereinbart (siehe Kapitel 5.2).

### **4.4 Zusammenfassung Umweltbericht**

Die Umweltprüfung führt zu dem Ergebnis, dass der Umbau des Phoenix-Centers keine erheblichen Auswirkungen auf die zu betrachtenden Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zur Folge hat.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde ermittelt, dass Schadstoff- und Schallemissionen vorhabenbedingt nicht erheblich zunehmen. Auch wurde keine erhebliche Zunahme des Parkplatzsuchverkehrs, die zu einer Belästigung von Anwohnern in den an das Phoenix-Center angrenzenden Wohngebieten führen könnte, prognostiziert.

## **5 Planinhalt und Abwägung**

### **5.1 Vorhabenbeschreibung**

#### **5.1.1 Zulässige Verkaufsfläche**

Die zulässige Verkaufsfläche wird erhöht, indem in § 2 Nummer 1.1 Satz 1 die Angabe 26.500 m<sup>2</sup> durch 29.050 m<sup>2</sup> ersetzt wird (vgl. Verordnung § 1 Nummer 2).

Die Verkaufsfläche im Einkaufszentrum erhöht sich bei Umsetzung des Vorhabens von derzeit vorhandenen 25.650 m<sup>2</sup> um 3.400 m<sup>2</sup> auf 29.050 m<sup>2</sup>. Von dieser Erhöhung sind 850 m<sup>2</sup> bereits durch den bestehenden Bebauungsplan gedeckt, für die restlichen 2.550 m<sup>2</sup> ist diese Änderung des Bebauungsplans erforderlich.

Eine uneingeschränkte Zulassung von Einzelhandel im Sondergebiet kann zu negativen Auswirkungen auf die Einzelhandelsstrukturen in der übrigen Harburger Innenstadt und insbesondere in der Lüneburger Straße führen. Daher wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens eine „Markt- und Wirkungsanalyse für die Erweiterung Phoenix-Center in Hamburg-Harburg“ (BulwienGesa AG, Hamburg, Mai 2013) durchgeführt. Das Gutachten schätzt die geplante Verkaufsflächenerweiterung als „maßvoll und verträglich“ ein und sieht dadurch eine „zweifelsfrei erreichbare Stabilisierung der regionalen Wettbewerbsposition und die Vermeidung von Zentralitätsverlusten“, die für die im "Masterplan City Harburg" identifizierten Handlungsfelder und Projekte auch vorteilhaft sein kann.

Die Inhalte des Einzelhandelsgutachtens werden im Folgenden zusammenfassend wiedergeben:

#### Untersuchungsgegenstand

Mit der projektierten Erweiterung der Verkaufsflächen und der damit verbundenen Umstrukturierung soll primär die Angebotskomponente qualitativ hochwertiger "Modischer Bedarf" weiter ausgebaut werden. Mit über 80 % Flächenanteil entfällt der Großteil der Erweiterungsflächen und der Umstrukturierungen auf "Modischen Bedarf", die für die Gesamtpositionierung des Centers die wesentliche innenstadtrelevante Leitbranche darstellt. Entsprechend wurde die Markt- und Wirkungsanalyse auf diese Warengruppe fokussiert.

Die Modische Angebotskomponente wird insgesamt um ca. 2.700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche erweitert.

Ein weiterer, aber deutlich kleinerer Schwerpunkt der geplanten Entwicklung ist die Errichtung einer Ladeneinheit mit ca. 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für die Einmietung eines Anbieters aus der so genannten Living-Branche (Sortimentsbereich Glas / Keramik / Porzellan / Haushaltswaren / Wohnaccessoires). Hierzu wurde ergänzend eine wirkungsanalytische Einschätzung durchgeführt. Für das weitere Branchenspektrum sind nur geringe Veränderungen vorgesehen, die zu keinen relevanten Umsatzimpulsen führen können.

Die Markt- und Wirkungsanalyse stützt sich auf empirische Befunde. Von Seiten des Gutachterbüros (BulwienGesa AG) wurden im Zeitraum 4. - 6. April 2013 (Befragungstage Do. - Sa.) repräsentative Besucherbefragungen im Phoenix-Center und am Standortbereich Lüneburger Straße / Herbert-Wehner-Platz (Außenbereich) durchgeführt. Zusätzlich konnte auch eine von der ECE am 6.10.2012 durchgeführte Kundenherkunftsbefragung in die Betrachtung einbezogen werden.

#### Einzugsgebiet / Kundenherkunft

Die Harburger City verfügt entsprechend ihrer Doppelposition als großstädtisches Bezirkszentrum und als Oberzentrum für den niedersächsischen Teilbereich der Hamburger Metro-

polregion über ein weitläufiges Einzugsgebiet mit insgesamt rd. 670.000 Einwohnern. Die Ausdehnung dieses Einzugsgebietes wird maßgeblich durch das Phoenix-Center geprägt. Das Einzugsgebiet bietet mit einem Nachfragevolumen von rd. 4 Mrd. Euro im Jahr eine marktseitig umfangreiche und für den Einzelhandel sehr interessante Potenzialdecke. Wie die empirischen Befunde der Befragung zeigen, profitieren Harburger City und Phoenix-Center zusätzlich noch in einem höheren Umfang von Kundschaft, die außerhalb des definierten Einzugsgebietes wohnhaft ist. Im Vergleich treten zwischen Phoenix-Center und Außenbereich Lüneburger Str. / Karstadt deutliche Unterschiede bei der Kundenherkunft auf: Die Kundenansprache des Phoenix-Centers erzielt eine deutlich höhere Reichweite. Damit ist das Phoenix-Center im Hinblick auf Umlandbesucher und die oberzentrale Position der Harburger City von ausschlaggebender Bedeutung, während sich der Bereich Lüneburger Str. / Karstadt auf die Versorgungsfunktion des Nahbereiches begrenzt.

#### Regionale Wettbewerbsentwicklung

Durch eine seit Oktober 2012 stattfindende Wettbewerbsdynamik im regionalen Umfeld der Harburger City wird der Verkaufsflächenbestand im Modischen Bedarfsbereich im Einzugsgebiet sukzessive um rd. 19.000 m<sup>2</sup> auf dann insgesamt rd. 152.450 m<sup>2</sup> steigen. Während die Einkaufsorte Buxtehude, Stade, Buchholz i. d. Nordheide sowie das an der Peripherie des Einzugsgebietes gelegene Oberzentrum Lüneburg an Marktposition zulegen und auch das Factory-Outlet-Center (FOC) in Soltau in das Marktgebiet einwirkt, verliert die Harburger City als oberzentraler Einkaufsort in der Region an Gewicht. Ihr Marktanteil an der Leitbranche Modischer Bedarf sinkt sukzessive von rd. 34 % auf rd. 30 %. Der hieraus resultierende Umsatzverlust für das Mode-Angebot in der Harburger City liegt bei schätzungsweise ca. 6,5 Mio. Euro im Jahr. Da diese Wettbewerbsdynamik überwiegend im Mittel- und Fernbereich des Einzugsgebietes stattfindet, ist das Phoenix-Center von dieser Entwicklung weitaus stärker betroffen als die weitere Harburger City.

#### Wirkungsanalyse

Das Umsatzpotenzial der projektierten Erweiterung (+ Umstrukturierung) im untersuchungsrelevanten Modischen Bedarf wird auf ca. 14,5 Mio. Euro im Jahr eingeschätzt. Die hierzu erforderliche durchschnittliche Kaufkraftbindungsquote von rd. 2,6 % über das gesamte Einzugsgebiet fällt gering aus und signalisiert eine nur moderate Einflussnahme des Erweiterungsvorhabens auf das Marktgebiet. Vor diesem Hintergrund ermitteln sich Umverteilungseffekte, deren Niveau deutlich unterhalb von kritischen Schwellenwerten - wie etwa die 10%-Marke - liegen und üblicherweise als verträglich einzustufen sind. Bei einem Verdrängungsvolumen von rd. 7 Mio. Euro im Jahr ermittelt sich gegenüber dem Einzelhandelsbestand (Modischer Bedarf) im Einzugsgebiet eine durchschnittliche Umverteilungsquote von rd. 2 %. Der Umverteilungseffekt für den Einzelhandel der Harburger Innenstadt erreicht im Modischen Bedarf mit knapp 2 % ein ähnliches Niveau wie im gesamten Einzugsgebiet. Die Umverteilungsquoten für die Quartiere Lüneburger Straße (inkl. Harburg Arcaden) liegen mit ca. 2,1 % und Schippsee (inkl. Karstadt) mit ca. 2,5 % nicht wesentlich über dem City-Durchschnitt. Bezogen auf das regionale Umland ermitteln sich für den Innenstadthandel der zentralen Einkaufsorte Buxtehude, Stade und Buchholz i. d. Nordheide im Modischen Be-



darfsbereich Umverteilungsquoten in einer verträglichen Größenordnung von max. rd. 3 %. Auch die noch anstehenden Entwicklungen (Rathausquartier in Buxtehude, Hertie-Umnutzung in Stade) werden angesichts des niedrigen Niveaus der Umverteilungsquoten nicht wesentlich beeinträchtigt. Bei Umverteilungsquoten von jeweils rd. 1 % wird der Marktauftritt des Luna-Centers im Stadtteilzentrum Wilhelmsburg nicht behindert und werden auch die marktseitigen Chancenpotenziale für die beabsichtigte konzeptionelle Entwicklung des B2-Zentrums in Neugraben-Fischbek nicht wesentlich eingeengt. Die Hamburger City und die Lüneburger Innenstadt werden nur marginal betroffen sein. Neben dem geringen Niveau der zu erwartenden Umverteilungseffekte sind zwei Aspekte bei der Abwägung der Auswirkungen bedeutsam:

– Oberzentrale Position

Das Erweiterungsvorhaben führt zu einer nachhaltigen Stabilisierung der oberzentralen Versorgungsfunktion der Harburger City und kann die durch die regionale Wettbewerbsdynamik sukzessiv zu erwartenden Marktanteilsverluste der Harburger City wettmachen.

– Städtebauliche Aspekte

Das Erweiterungsvorhaben trifft auf städtebauliche Entwicklungsproblematiken und Trading-Down-Tendenzen in der traditionellen Harburger City. Im Kontext mit einer insgesamt relativ weitläufigen und zergliederten Struktur der Harburger City nimmt das Phoenix-Center eine innerstädtische Randlage ein. Zusätzlich bestehen diverse städtebauliche Barrieren und Trennlinien, sodass das Phoenix-Center tendenziell relativ introvertiert agiert. Die weitere Innenstadt kann von der hohen Besucherfrequenz des Centers insofern bisher nur eingeschränkt profitieren. Als klare 1a-Lage nimmt das Phoenix-Center für die innenstadtrelevanten Sortimente eine dominante Marktposition ein. Durch diese Positionierung zieht es in seinen Besitzstrukturen vor allem das niveauvolle Angebotsgenre auf sich, während das Angebotsgenre in der weiteren City absinkt. Diese städtebauliche Situation hat dazu beigetragen, dass Geschäftslagen der Harburger Innenstadt an Wertigkeit verloren haben und Leerstände und Fluktuationen auftreten. Vor diesem Hintergrund wurde in 2010 der "Masterplan City Harburg" erstellt, in dem Schwachstellen analysiert und strategische Ziele formuliert wurden. Als Perspektive für die städtebauliche City-Entwicklung wurden sechs Handlungsfelder (Projekte) identifiziert. Hierbei stand nicht nur der Verknüpfungsaspekt mit dem Phoenix-Center im Vordergrund, sondern auch die nördliche City durch geeignete städtebauliche Maßnahmen nachhaltig attraktiv zu gestalten und für Besucher, Kunden und Geschäftsbetriebe wieder interessanter zu machen.

Die Analyse der Verkaufsflächenverteilung in der Harburger City zeigt auf, dass rd. 50 % des gesamten Verkaufsflächenbestandes in den nördlichen Innenstadtquartieren Quartieren Lüneburger Straße (mit Harburg Arcaden), Schippsee (mit Karstadt) und Sand (mit Höhlertwiete) angesiedelt sind. Insofern besteht eine gute Ausgangsbasis, auf das städtebauliche Projekt entsprechend den strategischen Handlungsfel-

dem des Masterplans aufbauen können. Ausgehend von dem nur geringfügigen Niveau der zu erwartenden Umverteilungseffekte können diese grundsätzlichen Entwicklungsziele sowie eine städtebauliche Entwicklung der konkret benannten Handlungsfelder nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Da mit der Umsetzung der Erweiterungsplanung eine gewisse Planungssicherheit eintreten würde, ist im Gegenteil die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass auch für marktgerecht konzipierte Vorhaben im Außenbereich Mieter akquiriert werden können.

### Empfehlungen / Maßnahmen

Primär sollte eine bessere Verknüpfung der innerstädtischen Geschäftslagen untereinander sowie mit dem Phoenix-Center durch Gestaltung und Ausformung einer Laufachse Karstadt – Lüneburger Straße – Phoenix-Center angestrebt werden. Diese Achse ist bisher im Mittelteil rund um den Harburger Ring wenig attraktiv besetzt und durch Barrieren gestört, die es soweit wie möglich zu neutralisieren gilt. Hierbei steht nicht nur die weitere Aufwertung der Attraktivität des Gloria-Tunnels im Blickpunkt, sondern die direkt anliegende umfangreich leerstehende Einzelhandelsimmobilie "Harburg-Center" bedarf einer möglichst zugkräftigen Revitalisierung. Ferner wäre ein zweites "Großprojekt" in der Lüneburger Straße wünschenswert. Solche "Großprojekte" entwickeln Anker- bzw. Magnetfunktion und können durch ihre Zugkraft - trotz städtebaulicher Barrieren - quasi als "Trittsteine" eine Laufachse über Seevepassage bis in die Lüneburger Str. und weiter zu Karstadt ausformen. Ohne solche Anker ist die Distanz zwischen Phoenix-Center und dem Bereich Karstadt / Harburg Arcaden zu weitläufig und sind die beiden Pole zu ungleichgewichtig um eine durchgängig gut frequentierte Laufachse herzustellen. Allein durch die Vermietung einzelner kleinteiliger Ladenflächen werden die strukturellen Probleme nicht gelöst und die notwendige Ausprägung einer die gesamte City erschließenden "Laufachse" nicht in befriedigender Weise möglich sein. Insofern greift eine alleinige Neubelegung von Leerstandsflächen zu kurz - abgesehen davon, dass sie leichter und wertiger umzusetzen wäre, wenn derartige Anker entwickelbar wären. Die Phoenix-Center-Erweiterung steht solchen Entwicklungen nicht entgegen, weil sie konzeptionell eher kleinteilig organisiert ist. Die für die Phoenix-Erweiterung avisierten Mieter dürften für Außenstandorte mehrheitlich prinzipiell nicht in Frage kommen. Auch Karstadt operiert nicht oder nur ausschnitthaft in diesem Genre und wird insoweit nur wenig berührt. Ein Angebots-Upgrading im Phoenix-Center ist ein wichtiger Beitrag zur Festigung der regionalen Marktposition Harburgs als Oberzentrum. Gerade bei kaufkraftstarken Kundengruppen sind noch Marktanteilsgewinne erzielbar, wie die Kundenbefragung zeigte. Gelingt durch eine Aufwertung der Einkaufsachse auch eine Erhöhung der Kopplungsquoten, kann die übrige Harburger City von diesem Zentralitätsgewinn profitieren.

Das oben zitierte Einzelhandelsgutachten stellt neben der grundsätzlichen Verträglichkeit des Vorhabens auch die seit Jahren offenkundigen Schwächen der übrigen Harburger Innenstadt und hier insbesondere der Fußgängerzone Lüneburger Straße erneut fest.

Im Durchführungsvertrag wird vereinbart, dass mit der projektierten Erweiterung der Verkaufsflächen und der damit verbundenen Umstrukturierung primär (wie im Einzelhandelsgutachten untersucht) die Angebotskomponente qualitativ hochwertiger "Modischer Bedarf" wei-

ter ausgebaut werden soll. Ein weiterer, aber deutlich kleinerer Schwerpunkt der geplanten Entwicklung ist die Errichtung eines Mietbereichs und die Vermietung an einen Mieter aus der so genannten Living-Branche (Sortimentsbereich Glas / Keramik / Porzellan / Haushaltswaren / Wohnaccessoires).

Der Bebauungsplan Harburg 64 setzt weder in der jetzt rechtskräftigen Fassung noch in dieser Änderung Sortimentsbeschränkungen fest. Innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Harburger Innenstadt, in dem sich sowohl das Phoenix-Center als auch die Lüneburger Straße befinden, wären Sortimentsbeschränkungen für einzelne Betriebe auch kaum zu begründen. Eine Erweiterung des modischen Bedarfs wie auch sonstige Veränderungen des Branchenmixes wären auch nach den jetzt geltenden Festsetzungen uneingeschränkt zulässig (zu Lasten anderer Sortimente).

Aus Vorsorgegründen wird zur Abfederung anderer theoretisch denkbarer Sortimentsverschiebungen im Durchführungsvertrag eine Reihe von Maßnahmen vereinbart.

Sie dienen der Stärkung der Harburger Innenstadt und der Verbesserung der Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Lüneburger Straße. Da diese Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans vorgesehen sind bzw. rechtlich nicht in einem Bebauungsplan geregelt werden können, werden sie im Durchführungsvertrag zwischen Vorhabenträger und Stadt rechtlich verbindlich verankert. Vereinbart werden:

- Der Vorhabenträger verpflichtet sich, für neu abzuschließende Mietverträge oder in Nachträgen zu bestehenden Verträgen für die gesamten Mietflächen des Phoenix-Center keinerlei Klauseln aufzunehmen, die es dem Mieter verbieten weitere Filialen desselben Labels im Bezirksamtsgebiet Harburg zu betreiben.
- Der Vorhabenträger verpflichtet sich, im Bezirksamtsgebiet Harburg ansässigen mittelständischen Betriebe und Filialen (gemäß vereinbarter Liste der Einzelhandelsgeschäfte) nicht aktiv abzuwerben.
- Der Vorhabenträger verpflichtet sich in Abstimmung mit Hamburg innerhalb des Phoenix-Centers eine Lichtinstallation anzubringen, um von den beiden auf den Eingang Moorstraße zulaufenden Seiten der Erdgeschossatriage auf die Verbindung zur Harburger Innenstadt hinzuweisen.
- Im Rahmen eines durch Hamburg zu beauftragenden künstlerischen und architektonischen Gesamtkonzepts zur Umgestaltung der Wegeführung und des Außenraums sind die folgenden Komponenten einzubeziehen:
  - Prüfung des Umbaus der Moorstraße zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Erleichterung der Querung für Fußgänger in die Seevepassage. Hierzu ist durch Hamburg ein grundlegendes großräumiges Verkehrsgutachten mit der Aufgabenstellung zu beauftragen, die Moorstraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten,
  - Einrichtung und Betrieb eines (zusätzlichen zur vorhandenen Wegebeleuchtung) Beleuchtungssystems zur Passantenführung (z. B. Lichtstelen analog Wandsbek Markt)

- und als verbindendes einheitliches Gestaltungselement zwischen Phoenix-Center und Lüneburger Straße,
- Neugestaltung des Durchgangs zwischen Moorstraße und Seevepassage auf der Grundlage eines architektonischen Gesamtkonzepts,
  - Umgestaltung der Seevepassage mit einheitlichen Gestaltungselementen wie Platzmöblierung, Geländer, Fassadengestaltung und Raumobjekten (z. B. Segel oder Aussenraummobiles) gemäß einem künstlerischen Gesamtkonzept,
  - Abriss der vorhandenen Wendeltreppe in der Seevepassage und Errichtung einer neuen einläufigen Treppe.
- Der Vorhabenträger unterstützt die Gründung einer Projektgruppe unter Beteiligung des BID Lüneburger Straße 2, des Citymanagement Harburg e.V., der Handelskammer Hamburg der Süderelbe AG, der ECE und des Bezirksamtes Harburg sowie weiterer potenzieller Teilnehmer zur Förderung und Verbesserung des Branchenmix in der Lüneburger Straße. Vorrangig sollen folgende Aktivitäten unterstützt werden: Aufbereitung von Angebotsunterlagen, Herstellung von Exposés, Internetpräsentation, Unternehmensberatung und Unterstützung der Bauplanung für potentielle Mieter sowie Anzeigenmanagement, Werbe- und Infoveranstaltungen sowie Erstellung einer Standort- und Informationsbroschüre.

### **5.1.2 Läden bis zu 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Shop-Flächen)**

Die Verkaufsflächen, die von Läden mit bis zu 400 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen (Anteil der Shop-Flächen) in Anspruch genommen werden dürfen, werden auf 10.160 m<sup>2</sup> erhöht. Hierzu wird in § 2 Nummer 1.1 Satz 2 die Angabe 8.800 m<sup>2</sup> durch 10.160 m<sup>2</sup> ersetzt (vgl. Verordnung § 1 Nummer 2).

Mit der Erweiterung der Verkaufsfläche insgesamt ist auch eine Erweiterung der Verkaufsflächen verbunden, die von kleineren Läden mit bis zu 400 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen in Anspruch genommen werden können. Diese kleinteiligen Verkaufsstätten sind in ihrer Größe derzeit auf 8.800 m<sup>2</sup> beschränkt (Bestand: 7.760 m<sup>2</sup>). Ihr Anteil soll um 2.400 m<sup>2</sup> auf insgesamt 10.160 m<sup>2</sup> steigen. Für 1.360 m<sup>2</sup> davon ist eine Änderung dieses Bebauungsplans erforderlich.

Einkaufszentren bestehen grundsätzlich aus einer Mischung aus größeren und kleineren Verkaufsflächen. Mit einer Vergrößerung der Verkaufsfläche insgesamt ist daher regelmäßig auch eine Erweiterung der Ladenanzahl und auch der Flächen verbunden, die von kleinen Shops unter 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche genutzt werden. Durch die hier vorgenommene maßvolle Erweiterung um 1.360 m<sup>2</sup>, sind keine spürbaren Auswirkungen auf benachbarte Geschäftsbereiche zu erwarten. Die Verträglichkeit der Auswirkungen der Erweiterung der Verkaufsfläche insgesamt ist in Kapitel 5.1.1 behandelt.

### 5.1.3 Geschossfläche

Die zulässige Geschossfläche (GF) wird auf 69.000 m<sup>2</sup> erhöht. Hierzu wird in der Planzeichnung die Angabe GF 62.300 m<sup>2</sup> durch GF 69.000 m<sup>2</sup> ersetzt (vgl. Verordnung § 1 Nummer 3).

Die geplante Erweiterung der Verkaufsfläche bewirkt eine Veränderung der Geschossfläche, da nach der Festsetzung in § 2 Nummer 1.4 die Stellplätze in Garagengeschossen nicht mitzurechnen sind. Durch die beabsichtigte Umwandlung in Verkaufsfläche, Erschließungsfläche und Nebenfläche sind diese Flächen nunmehr mitzurechnen. Die anzurechnende Geschossfläche erhöht sich durch das Vorhaben von rund 60.600 m<sup>2</sup> um 8.300 m<sup>2</sup> auf rund 68.900 m<sup>2</sup>. Von dieser Erhöhung sind 1.700 m<sup>2</sup> bereits durch den bestehenden Bebauungsplan gedeckt, für die restlichen 6.600 m<sup>2</sup> ist diese Änderung des Bebauungsplans erforderlich.

Die Erhöhung der Geschossfläche von 8.300 m<sup>2</sup> setzt sich zusammen aus ca. 3.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ca. 3.200 m<sup>2</sup> Erschließungsfläche, 1.300 m<sup>2</sup> Lager und ca. 400 m<sup>2</sup> Nebenflächen in den Shops.

Diese Änderung hat keine eigenständige Bedeutung für den Einzelhandel. Die Änderung ist erforderlich, um die oben begründete Erweiterung der Einzelhandelsflächen nicht an weiteren vorhandenen Begrenzungen scheitern zu lassen. Die Änderung dieser Festsetzung allein hätte zur Folge, dass die zusätzliche Geschossfläche nur durch im Bebauungsplan nicht beschränkte Nutzungen genutzt werden könnte, wie z. B. Gastronomie, Dienstleistungsbetriebe und Büros.

### 5.1.4 Stellplätze / verkehrliche Auswirkungen

Im Gegenzug zur Erweiterung der Verkaufsfläche sollen die jetzt im Untergeschoss vorhandenen 270 Stellplätze entfallen. Die Stellplatzzahl des Einkaufszentrums sinkt dadurch von 1.600 auf voraussichtlich 1.330 Stellplätze. Gegenüber der bauordnungsrechtlich festgelegten Anzahl notwendiger Stellplätze wurde bereits beim Bau des Centers ein erheblich größeres Stellplatzangebot realisiert, um der -basierend auf Erfahrungswerten- erwarteten Stellplatznachfrage zu entsprechen und um auch an verkaufsstarken Einkaufstagen mit überdurchschnittlicher Stellplatznachfrage einen möglichst störungsfreien und komfortablen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Bauordnungsrechtlich erforderlich wäre mit der Center-Erweiterung nach Vorabschätzung im Verkehrsgutachten (Ing.-Büro Masuch+Olbrisch, Oststeinbek, März 2013) eine Anzahl von ca. 760 Stellplätzen <sup>1</sup>. D.h. durch das zukünftige Stellplatzangebot von voraussichtlich 1.330 Stellplätzen, wird die bauordnungsrechtlich notwendige Anzahl um 570 Stellplätze weiterhin weit überschritten.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die verkehrlichen Wirkungen der Erweiterung begutachtet (Ing.-Büro Masuch+Olbrisch, Oststeinbek, März 2013). Das Verkehrsgutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

---

<sup>1</sup> Eine genaue Angabe ist erst bei Aufschlüsselung der geplanten Nutzungsverteilung möglich.

Da ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, ist bisher auch an Samstagen und an Tagen mit überdurchschnittlichem Kundenverkehrsaufkommen (Vorweihnachtszeit) ein verhältnismäßig geordneter Verkehrsablauf möglich. Die Parkhausstatistiken zeigen, dass das Parkhaus an Normalwerktagen knapp unter 50%, an Freitagen etwas mehr als 50% und an Samstagen mit 80% bis 85% ausgelastet ist.

Infolge der Verkaufsflächenerweiterung könnte sich das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des Parkhauses um ca. 7% erhöhen. Solange die Kapazität des Parkhauses nicht einmal annähernd ausgeschöpft wird, hat die Stellplatzkapazität keinerlei Einfluss auf das Verkehrsgeschehen.

Als zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr werden zwischen 40 Pkw (Normalwerktag) bis 65 Pkw (Samstag) pro Stunde erwartet. Da alle Parkdecks mit beiden Parkhausanbindungen verknüpft sind, wird angenommen, dass sich die zusätzlichen Verkehre im selben Verhältnis auf die Anbindungen und Zu- und Abflussrichtungen verteilen wie die bestehenden. Rückstauzustände, die sich gemäß Auswertung von Videobeobachtungen nur vereinzelt bei der Ausfahrt an der Hannoverschen Straße einstellen und nicht von langer Dauer sind, werden sich nicht signifikant erhöhen. An verkehrsstarken Samstagen würde durchschnittlich nur ein zusätzliches Fahrzeug pro Umlauf des Lichtsignalprogramms abgewickelt werden müssen.

An den Querschnitten des unmittelbar angrenzenden Straßennetzes sind keine nennenswerten Veränderungen der Verkehrsstärke zu erwarten. Die Größenordnung der Zunahme ist ca. 2% und liegt damit deutlich unter den üblichen Tagesschwankungen.

Durch Reduzierung des Stellplatzangebotes um 270 Stellplätze erhöht sich die Auslastung der beiden oberen Parkgeschosse, die insbesondere an Normalwerktagen bisher kaum genutzt werden. Basierend auf der Ganzjahresstatistik von 2012 wurde für ein Szenario mit 1.330 Stellplätzen ermittelt, dass das Parkhaus in ca. 90 Stunden verteilt auf 30 Tage (vor allem Samstag) vollständig belegt wäre. Die Bandbreite der "fehlenden Stellplätze" reicht von ca. 12 bis maximal 200.

Die Parkraumuntersuchung an einem Donnerstag und an einem Samstag hat gezeigt, dass Centerkunden kaum eine Chance gehabt hätten, einen freien Stellplatz im umliegenden Wohnviertel vorzufinden, da hier schon ein ausgeprägter Dauerparkdruck durch Anwohner und deren Besucher herrscht. Regelmäßig wiederkehrenden Centerkunden werden daher auch im Falle der Parkhausvollaustattung kaum Versuche unternehmen, dort einen freien Stellplatz zu suchen.

Die Beobachtung der verfügbaren Restplätze in umliegenden Parkhäusern, deutet darauf hin, dass sowohl werktags als auch samstags ausreichende Kapazitäten verfügbar wären. Aufgrund der notwendigen Fußwege (berücksichtigt sind Entfernungen von maximal 350 Meter) und der weniger attraktiven Preisgestaltung (nur im Phoenix-Center ist die erste Stunde kostenfrei) ist es allerdings fraglich, ob diese Angebote in Anspruch genommen würden.

Es existiert ein funktionierendes externes Parkleitsystem. Infolge des Centerumbaus wird an einigen Tagen im Jahr nun mit einer temporären Vollaustattung des Parkhauses zu rechnen sein. Intern können nach dem Umbau alle Stellplätze von beiden Anbindungen angefahren

werden. Bei starkem einfahrendem Verkehr sind allerdings die Ströme von der Wilstorfer Straße eher auf die oberen Parkdecks konzentriert, da Spurwechsel in der zweistreifen Wendelrampe kaum möglich sind. Um nicht einen unnötigen Rückstau in der Spindel zu provozieren, wird empfohlen, die Schwellwerte für den Zeitpunkt der Frei- / Besetzt-Anzeige zu justieren. Gegebenenfalls ist zu erwägen, eine fahrgassen- oder stellplatzbezogene Belegungsanzeige nachzurüsten.

Die Begutachtung der verkehrlichen Auswirkungen zeigt, dass keine oder nur geringe Veränderungen durch den Umbau des Phoenix-Centers zu erwarten sind.

Um die prognostizierten Auswirkungen überprüfen zu können, wird im Durchführungsvertrag eine halbjährige Beobachtungsphase zur Verkehrssituation vereinbart. Diese Beobachtungsphase ist über einkaufsstarke Zeiten, wie z.B. Das „Weihnachtsgeschäft“ zu führen. Sollte sich nach der Beobachtungsphase die Notwendigkeit einer Anpassung des Parkleitsystems ergeben, so werden auf Kosten des Vorhabenträgers an zwei Standorten des Harburger Parkleitsystems Anzeigeelemente nachgerüstet.

Nach Abschluss der Beobachtungsphase wird auch festgestellt, ob durch den Verkehr innerhalb des Parkhauses negative Auswirkungen auf öffentliche Straßenverkehrsflächen (Rückstaus) entstanden sind. Ist dies der Fall, so wird der Vorhabenträger parkhausinterne Maßnahmen vornehmen, um diese Auswirkungen zu beseitigen.

## **5.2 Verkehrsflächen**

Das Plangebiet ist durch die angrenzende Straßen Hannoversche Straße, Moorstraße und Wilstorfer Straße vollständig erschlossen. Die Anbindung des Phoenix-Center-Parkhauses erfolgt auf der Ostseite über die Hannoversche Straße mit einem signalisierten Vollanschluss. Auf der Westseite ist die Zufahrt von beiden Richtungen der Wilstorfer Straße möglich. Die Ausfahrt in die Wilstorfer Straße ist nur in Richtung Norden gestattet.

Da eine Erweiterung der vorhandenen Straßenverkehrsflächen nicht notwendig ist, werden durch diese Planänderung keine weiteren öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt.

## **5.3 Beeinträchtigung von Natur und Landschaft**

Nach dem Ergebnis der Umweltprüfung sind keine erheblichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten. Dies bezieht sich auch auf die artenschutzrechtlich geschützten Arten.

Festsetzungen mit grünordnerischen Inhalten sind nicht erforderlich.

## **5.4 Abwägungsergebnis**

In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die wesentlichen in die Abwägung einzustellenden Belange, wie sie sich aus den Merkmalen dieses Bebauungsplans er-

geben, sind die maßvolle und verträgliche geplante Verkaufsflächenerweiterung sowie die gleichzeitig zu erreichende Stabilisierung der regionalen Wettbewerbsposition im Einzelhandel und die Vermeidung von Zentralitätsverlusten. Durch flankierende Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.1.1) können Beeinträchtigungen der Harburger Innenstadt vermieden werden bzw. für die Fußgängerzone Lüneburger Straße sogar Stärkungen der Einzelhandelsfunktion erreicht werden.

Gegenüber dem bestehenden Planrecht und der bestehenden Bebauung sind keine erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Änderungsgebiet zu erwarten. Die vorgesehenen Festsetzungen lösen kein naturschutzrechtliches Ausgleichserfordernis aus.

## **6 Maßnahmen zur Verwirklichung**

Zur Realisierung des Vorhabens wird auf der Grundlage von § 12 des Baugesetzbuches zwischen dem Vorhabenträger und der Freien und Hansestadt Hamburg ein Durchführungsvertrag geschlossen. Danach verpflichtet sich der Vorhabenträger, innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Erteilung der Baugenehmigung mit dem Bau zu beginnen und innerhalb von 24 Monaten fertig zu stellen.

Bodenordnerische Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## **7 Fortgelten bestehender Pläne**

Für den Geltungsbereich der Änderung bleiben im Übrigen die bisherigen planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Harburg 64 vom 15. November 2005 (HmbGVBl. S. 450) bestehen.

## **8 Flächen- und Kostenangaben**

Das Plangebiet ist ca. 2,6 ha groß. Es ist ausschließlich als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ festgesetzt. Bei der Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.

Der Vorhabenträger beteiligt sich an Kosten für die Umsetzung eines Konzeptes zur Optimierung der Anbindung des Phoenix-Centers an die Lüneburger Straße über die Seevepassage mit einem vertraglich vereinbarten zweckgebundenen Betrag.