

## Begründung

### zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 33

Vom 25. März 2003

#### 1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. 1997 I S. 2142, 1998 I S. 137), zuletzt geändert am 23. Juli 2002 (BGBl. I S. 2850, 2852). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der vorhabenbezogene Bebauungsplan bauordnungsrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss M 1/00 vom 15. Mai 2000 mit der Ergänzung vom 14. März 2002 (Amtl. Anz. 2000 S. 1777, 2002 S. 1161) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 18. April 2001 und 14. März 2002 (Amtl. Anz. 2001 S. 1545, 2002 S. 1161) stattgefunden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert. Die Änderungen sind geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der Planung. Sie konnten daher unter der Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden.

#### 2. Anlass der Planung

In Hamburg ist in den vergangenen Jahren im Einzelhandel eine stagnierende Umsatzentwicklung zu verzeichnen. Vorliegende Daten aus der Expertise zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in der Freien und Hansestadt Hamburg deuten darauf hin, dass die Innenstadt Umsatzeinbußen verkraften musste und nicht nur absolut, sondern auch relativ im gesamtstädtischen und regionalen Gefüge an Stellenwert verloren hat. Zudem weist Hamburg im Vergleich zu anderen Großstädten einen prozentual geringeren Anteil innerstädtischer Verkaufsflächen auf. Es wird die Notwendigkeit einer Ergänzung innerstädtischer Einzelhandelsflächen gesehen. Eine Investorengruppe hat für Grundstücke, die sich in ihrem Besitz befinden, ein Plankonzept zur Errichtung einer innerstädtischen Passage in der Hamburger City vorgelegt. Die sogenannte Europa-Passage kann zusammen mit den derzeit anstehenden und zukünftig noch absehbaren Umbau-, Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen in der Innenstadt sowie dem Hafen-City-Projekt eine Trendumkehr in der Einzelhandelsentwicklung Hamburgs bewirken.

Das Plangebiet liegt zwischen den südwestlichen Enden des Ballindamms und der Mönckebergstraße. Es handelt sich um die Schnittstelle zwischen der City-Ost und City-West, die derzeit unter einzelhändlerischen Gesichtspunkten nur unzureichend miteinander verknüpft sind. Die Europa-Passage soll als Bindeglied eine attraktive Verbindung zwischen diesen innerstädtischen Einkaufsstandorten schaffen und darüber hinaus im Hinblick auf die geplante

HafenCity die innerstädtischen Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung neu ordnen und ausbilden. Durch die dadurch mögliche Aufwertung der funktionalen Verknüpfung der City-Lagen soll eine Stärkung der Hamburger Innenstadt als Einzelhandelsstandort erreicht werden. Im Bestand sind derzeit sowohl die Hermann- als auch die Paulstraße von den Lauflagen der City abgeschnitten, so dass eine Revitalisierung beider Straßenzüge, in denen jeweils eine Büronutzung dominiert, bei Verzicht auf das Vorhaben nicht angenommen werden kann, da die neuen Bauvorhaben der letzten 10 bis 20 Jahre trotz beträchtlicher Investitionen zwischen der Spitalerstraße und dem Ballindamm nicht zu einer Belebung des Bereichs geführt haben.

Durch die geplante Ausgestaltung einer mehrgeschossigen Passage (fünf Handels- und zwei bis neun Bürogeschosse) wird das hamburgtypische Passagensystem durch einen weiteren Passagentyp ergänzt. Auf Grund der Lagegunst im Verknüpfungsbereich der Citylagen, dem hervorragenden Anschluss an den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und der angestrebten hochwertigen Gestaltung kann von einer wirtschaftlichen Tragfähigkeit auch einer mehrgeschossigen Passage ausgegangen werden. Das Einkaufen in Passagen kommt den heutigen Einkaufswünschen der Bevölkerung entgegen und entspricht, gepaart mit Erlebnisbereichen, der neuen Einzelhandelstypologie der Innenstädte. Das klassische Kaufhausmodell wird mittelfristig nicht mehr die kundenbindende Wirkung wie in der Vergangenheit entfalten.

Neben diesen funktionalen Aspekten soll die Europa-Passage auch auf Grund ihrer Architektur die Attraktivität der City allgemein erhöhen, die Innenstadt als Kern der Metropolregion Hamburg stärken und durch die Weiterentwicklung des Passagenkonzepts zur Förderung des nationalen und internationalen Einkaufstourismus in der City beitragen. Insgesamt sollen durch das Vorhaben in zentraler Lage rund 130.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) (Einzelhandelsfläche, Bürofläche, Parkhaus, Passagen- und Nebenflächen) geschaffen werden. Dabei entfallen rund 35.000 m<sup>2</sup> (netto) auf Einzelhandels- und Gastronomienutzungen. Das Vorhaben birgt so die Chance der Flächenerweiterung für den Einzelhandel in zentraler Lage, der andernfalls in dieser Größenordnung nur außerhalb gewachsener Stadtteile möglich ist. In den Obergeschossen sollen zusätzlich etwa 25.000 m<sup>2</sup> (netto) Büroflächen untergebracht werden. Die übrigen Flächen sind Passagen-, Tiefgaragen und Nebenflächen. Die geplante Nutzungsstruktur steht mit den Zielen zur Entwicklung der Zentren und der Förderung der Anziehungskraft der City, dargelegt im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Hamburg, im Einklang.

### 3. Planerische Rahmenbedingungen

#### 3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände

##### 3.1.1 Flächennutzungsplan

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

### 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) stellt für das Plangebiet im Landschaftsprogramm das Milieu „Verdichteter Stadtraum“ und die milieuübergreifende Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dar. Im Bereich am Ballindamm ist zusätzlich die milieuübergreifende Funktion „Landschaftsachse“ dargestellt.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt für das Plangebiet den Biotopentwicklungsraum „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a) dar.

## 3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

### 3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Der Baustufenplan Innenstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) weist für die Gebiete zwischen Hermannstraße und Ballindamm, Paulstraße und Bergstraße fünfgeschossiges Geschäftsgebiet plus ein Staffelgeschoss (1,5 m zurückgestaffelt) aus. Die Grundstücksmindestgröße beträgt 250 m<sup>2</sup>.

Zwischen Hermannstraße und Raboisen ist zur Hermannstraße hin ein fünfgeschossiges Geschäftsgebiet plus ein Staffelgeschoss (1,5 m zurückgestaffelt) bei einer Mindestgrundstücksgröße von 250 m<sup>2</sup> und zur Straße Raboisen hin ein viergeschossiges Mischgebiet plus ein Staffelgeschoss (1,5 m zurückgestaffelt) sowie eine Mindestgrundstücksgröße von 230 m<sup>2</sup> festgesetzt.

Zwischen Raboisen und Kleiner Rosenstraße setzt der Baustufenplan zur Straße Raboisen hin ein viergeschossiges Geschäftsgebiet plus ein Staffelgeschoss (1,5 m zurückgestaffelt) bei einer Mindestgrundstücksgröße von 230 m<sup>2</sup> und zur Kleinen Rosenstraße hin ein fünfgeschossiges Geschäftsgebiet plus ein Staffelgeschoss (1,5 m zurückgestaffelt) bei einer Mindestgrundstücksgröße von 250 m<sup>2</sup> fest.

### 3.2.2 Binnenalsterverordnung

Zum Ballindamm ist die Fassade des Baublocks farblich gekennzeichnet. Innerhalb des Vorhabengebiets gilt für die Fassaden zur Binnenalster und zur Bergstraße zwischen Ballindamm und Hermannstraße die Binnenalsterverordnung vom 3. Mai 1949 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 21301-c), zuletzt geändert am 21. Februar 1978 (HmbGVBl. S. 61). Für bauliche Anlagen wird danach gefordert:

- das Hauptgesims liegt rund 24 m über Straßenhöhe,
- ein Staffelgeschoss über dem Hauptgesims, wobei der Rücksprung des Staffelgeschosses von der Frontwand mindestens 80 cm betragen muss,
- ein sichtbares Steildach ohne Dachaufbauten über dem Staffelgeschoss,
- heller Naturstein oder weißer, hellgrauer oder weiß farbig gebrochener Putz für die Außenwände,
- graue oder kupfergrüne Dachdeckung,
- es darf keine farbig wirkende oder spiegelnde Fensterverglasung verwendet werden.

Ferner darf kein Bauteil höher als 35 m sein. Werbemittel und Lichtzeichen müssen sich auf das Erdgeschoss, das erste Obergeschoss und das zweite Obergeschoss beschränken, d.h. auf eine Wandhöhe von 10 m bis 12 m über Straßenhöhe. Alles Licht muss weiß sein. Jede Werbung außerhalb des Werbebereichs ist unzulässig.

In besonderen Fällen können Befreiungen von den Vorschriften dieser Verordnung bewilligt werden.

### 3.2.3 Hinweise aus dem Fachinformationssystem Bodenverunreinigungen

Für das Plangebiet liegen aus dem Fachinformationssystem Bodenverunreinigungen fünf Hinweise auf Altlasten vor. Dabei handelt es sich um Verdachtsmomente, die sich aus dem früheren Betrieb zweier Tankstellen, einer ehemaligen Kaffeerösterei, einer ehemaligen Chemischen Reinigung, zwei Standorten von Öltanks und aus der Herstellung und Lagerung organischer Grundstoffe und Pharmazeutika ergeben. Die für die Beurteilung erforderlichen Untergrunduntersuchungen wurden 2001 durchgeführt (siehe Ziffer 4.4.1).

### 3.2.4 Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der Nummer 18.8 in Verbindung mit Nummer 18.6.1 der Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 sowie § 3b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 5. September 2001 (BGBl. I S. 2351), zuletzt geändert am 18. Juni 2002 (BGBl. I S. 1914, 1921), 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> Verkaufsfläche im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Das Vorhaben sieht die Schaffung von rund 35.000 m<sup>2</sup> Einzelhandelsfläche (netto) über mehrere Ebenen, sowie zusätzlich etwa 25.000 m<sup>2</sup> Büroflächen (netto), vorwiegend in den drei obersten Ebenen vor. Es ist nicht auszuschließen, dass sich innerhalb der geplanten Bruttogeschossfläche von etwa 130.000 m<sup>2</sup> in der weiteren Planung noch Verschiebungen des Verhältnisses von Verkaufs- und Büronutzung ergeben können. Das Vorhaben überplant die von Straßen durchzogene Blockbebauung des Gebietes durch einen geschlossenen, zusammenhängenden Gebäudekomplex.

Gegenüber dem Bestand ergeben sich aus dem Vorhaben auch Veränderungen der Verkehrssituation mit den daraus resultierenden Emissionen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte entsprechend § 17 UVPG und nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs.

### 3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

Die durch die Umsetzung des Vorhabens zu erwartende Verkehrsbelastung innerhalb und im Umfeld des Vorhabengebiets wurde im November 1998 gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse wurden im Oktober 1999, im September 2001 und im Dezember 2001 auf Grund veränderter Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

Im März 2001 wurde die durch das Vorhaben zusätzlich zu erwartende Lärmbelastung innerhalb und im Umfeld des Plangebiets prognostiziert und bewertet. Ebenfalls wurde im März 2001 die Zunahme der verkehrsbedingten Luftschadstoffe prognostiziert.

Die kleinklimatisch-lufthygienischen Auswirkungen der Planung wurden im Mai 2001 fachgutachterlich eingeschätzt.

Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Struktur der Hamburger Einzelhandelslandschaft wurde im Mai 1999 eine gutachterliche Untersuchung durchgeführt. Ferner liegt zu diesem Thema eine im Oktober 1999 vorgelegte fachliche Stellungnahme vom Trägerverbund Projekt Innenstadt e.V. vor. Die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Hamburg wurde in einer Expertise zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in der Freien und Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 1998 untersucht.

### 3.4 Angaben zum Bestand

Das Plangebiet wird - mit Ausnahme von einer Hausmeisterwohnung - ausschließlich gewerblich genutzt. In den Erdgeschosszonen sind Einzelhandelsnutzungen vorherrschend. In den Obergeschossen wird die Nutzungsstruktur durch Büros, Verwaltungen und Anwaltskanzleien dominiert.

Die Bebauung ist durch eine fünf- bis achtgeschossige Blockstruktur mit sehr hoher Bau- und dichte und relativ kleine, vollständig versiegelte Blockinnenbereiche geprägt. Städtebaulich prägend ist die Gebäudekante zum Ballindamm. Stadtbaugeschichtlich ist die Anlage der Hermannstraße hervorzuheben, die nach dem Großen Brand 1842, in dem die mittelalterliche Stadtstruktur zerstört wurde, als HAUPTerschließungsstraße eines neuzeitlichen orthogonalen Straßenrasters angelegt wurde. Ziel war eine leistungsfähige Straße, durch die bis dahin sehr beengte Altstadt zu schaffen, die eine durchgängige Verbindung vom Großen Burstah nach Norden in Richtung der Außenalster herstellte. Diese Funktion wurde später nach dem Neubau des Rathauses vom Ballindamm und von dem zusätzlichen Straßendurchbruch der Mönckebergstraße übernommen.

Die größten Passantenströme bestehen im Umfeld des Vorhabengebiets in der Bergstraße und der Mönckebergstraße. Beide Straßenzüge wurden in der Vergangenheit verkehrsberuhigt. Dagegen weist der Ballindamm nur eine relativ geringe Besucherfrequenz auf. Hermannstraße, Paulstraße, Raboisen und Kleine Rosenstraße haben für den Fußgängerverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung.

Verkehrlich wird der Bereich um das Vorhabengebiet durch ein Rasternetz von Einbahnstraßen erschlossen. In der Hermannstraße erfolgt der Fahrtrichtungsverkehr jeweils in Richtung der quer verlaufenden Paulstraße. In der Paulstraße besteht jeweils Einbahnverkehr von der Hermannstraße und der Kleinen Rosenstraße zu den Raboisen. Zu der Straße Raboisen besteht Einbahnverkehr in Richtung Alstertor und in der Kleinen Rosenstraße in Richtung Paulstraße. Das in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhabengebiet befindliche Parkhaus besitzt seine Einfahrt in der Kleinen Rosenstraße und seine Ausfahrt in den Raboisen, über die auch der Lieferverkehr des Kaufhauses abgewickelt wird.

In der Kleinen Rosenstraße unmittelbar an der Grenze des Plangebiets zur Mönckebergstraße besteht ein Zugang zur Haltestelle der U-Bahnlinie U 3. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet bestehen am Ballindamm, an der Bergstraße und an der Mönckebergstraße weitere Zugangsmöglichkeiten zu Haltestellen der U-Bahnlinien U1, U2 und U3 sowie der S-Bahnlinien S 1, S 2 und S 3. Am Rathausmarkt und an der Mönckebergstraße befinden sich Haltepunkte mehrerer Buslinien.

Im näheren Umfeld des Plangebiets befinden sich öffentliche Einrichtungen (Rathaus), kirchliche Einrichtungen (Kirchen St. Petri und St. Jacobi), der Hauptbahnhof, Freizeiteinrichtungen (Theater, Jungfernstieg/Binnenalster), Einkaufsmöglichkeiten (Mönckebergstraße mit Spitalerstraße, Jungfernstieg mit Neuer Wall, Große Bleichen) sowie Möglichkeiten zum Aufenthalt im Freien (Jungfernstieg, Neuer Jungfernstieg und Ballindamm zur Alster hin, Gerhart-Hauptmann-Platz, Alsterarkaden, Rathausmarkt).

Im nordöstlich der Paulstraße und südöstlich der Hermannstraße gelegenen Bereich des Plangebiets (Flurstücke 7, 120, 608 und 864 mit der Belegenheit Hermannstraße 13 bis 17, Paulstraße 10 bis 12, sowie Raboisen 92, 96 bis 98 und Flurstücke 94 und 122 mit der Belegenheit Raboisen 101, Paulstraße 6 sowie Kleine Rosenstraße 8) befinden sich die untertägig erhaltenen Überreste des Heidenwalls, der ältesten Stadtbefestigung Hamburgs aus dem 9./10. Jahrhundert.

Im Plangebiet befinden sich drei Netzstationen der Hamburgischen Electricitäts-Werke AG.

- Die Netzstation 1921 liegt innerhalb des Gebäudes Hermannstraße 24.
- Die Netzstation 2138 befindet sich im Gebäude Paulstraße 5.
- Die Netzstation 366 liegt innerhalb des Gebäudes Hermannstraße 15.

Des Weiteren befindet sich im Verlauf der Kleinen Rosenstraße eine 110 kV-Erdkabelleitung.

Zu der Hermannstraße verläuft das Hauptseil (aus dem Jahre 1842) als Sammler für den Bereich Altstadt / St. Georg.

## 4. Umweltbericht

### 4.1 Vorbemerkung

Der Umweltbericht nimmt eine zusammenfassende Darstellung der ermittelten wesentlichen umwelterheblichen Aspekte der Planung vor. Details sind den im Rahmen des Planverfahrens erstellten Fachgutachten zu entnehmen. Der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen folgende Gutachten bzw. fachgutachterliche Stellungnahmen zugrunde:

- Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) vom 4. März 2002,
- Schalltechnische Untersuchung und Untersuchung zu verkehrsbedingten Luftschadstoffen vom 5. März 2001,
- Klimatisch-lufthygienische Stellungnahme vom 12. Juni 2001.

### 4.2 Standort

Das für die geplante Errichtung der Europa-Passage vorgesehene Plangebiet liegt an zentraler Stelle der Hamburger City und ist sowohl über das vorhandene Straßennetz als auch durch den ÖPNV sehr gut erschlossen.

Die vorhandene Bebauung ist durch eine fünf- bis achtgeschossige Blockstruktur mit hoher baulicher Dichte mit relativ kleinteiligen versiegelten Innenbereichen geprägt. Mit geringfügigen Ausnahmen bestimmt sich die Nutzungsstruktur durch Einzelhandel in den Erdgeschossen und Büros in den Obergeschossen. Die benachbarten Gebiete sind im Wesentlichen als Kerngebiete ausgewiesen, Teile an der Straße Raboisen sind als Mischgebiet einzustufen.

Die Errichtung einer weiteren innerstädtischen Einkaufspassage soll im Zusammenhang mit weiteren Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen die Einzelhandels- und Zentrumsfunktion der Hamburger City stärken. Standort und Umfang des Vorhabens wurden auf Grundlage einer Planungskonzeption der Investorengruppe, die auch Grundeigentümer der Flächen zum Zeitpunkt der Planfeststellung sein wird, festgelegt. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Bebauungs- und Nutzungskonzept ist bezüglich Erschließung sowie Art und Maß der baulichen Nutzung das Ergebnis erfolgreicher Variantenprüfungen (siehe Ziffer 5).

### 4.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist durch Gebäude und Straßenverkehrsflächen vollständig überbaut und versiegelt. Biotopstrukturen und offene Bodenstandorte beschränken sich auf drei Straßenbäume mit (vergitterter) Baumscheibe. Dementsprechend besitzt das Gebiet hinsichtlich der Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen nahezu keine Bedeutung.

Im Zuge der vorgesehenen Baumaßnahmen ist der Verlust der Straßenbäume zu erwarten.

### 4.4 Schutzgut Boden

Die Böden des Plangebiets sind durch Auffüllungen, Überbauung und Versiegelung vollständig überformt. Sie erfüllen daher weder als Lebensraum und Standort für Tiere und Pflanzen, noch hinsichtlich der Grundwasserneubildung wesentliche Funktionen. Für das Vorhaben wird eine Fläche in Anspruch genommen, die bereits überbaut und versiegelt ist,

so dass sich für den Standort hinsichtlich der Flächennutzung keine wesentlichen Änderungen ergeben.

#### 4.4.1 Altlasten

Im Zuge der Erkundung von Bodenschadstoffen wurde das zukünftige Bebauungsgebiet des Bauvorhabens „Europa-Passage“ auf das Vorhandensein von Altlasten hin überprüft.

Die Auswertung von Akten und Archivmaterial ergab, dass im Untersuchungsgebiet fünf Altlastverdachtsflächen vorhanden sind. Hierbei handelt es sich um:

- Ehem. Kaffeerösterei, Paulstrasse 5 bis 7 (Flurstück 620);
- Ehem. Chemisch-Pharmazeutische Fabrik, Raboisen 92 bis 96 (Flurstück 608);
- Ehem. Chemische Reinigung, Raboisen 92 bis 96 (Flurstück 608);
- Zwei Tankstellen, Paulstraße 12 (Flurstück 120) und Hermannstraße 13 bis 15 (Flurstück 608);
- Zusätzlich sind in der Paulstraße 11 (Flurstück 489) und 5 bis 7 (Flurstück 620) Öltanks vorhanden.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt zwölf Trockenbohrungen, sowie zusätzlich im Bereich der Verdachtsflächen fünf Rammkernsondierungen abgeteuft. Die Auswertung der Bohrungen zeigt, dass im Untersuchungsgebiet bis zu einer Mächtigkeit von 6 m unter Geländeoberkante Auffüllungen vorhanden sind.

Die Bodenproben bestehen im Wesentlichen aus Ziegelbruch, Bitumenstücken und organischem Material. Der Anteil von Bauschutt liegt größtenteils deutlich unter 10 Prozent.

Auf dem Grundstück Paulstraße 5 bis 7 wurde unter dem Betonboden der Tiefgarage in einer ca. 2 m mächtigen Auffüllung schwach gebundene Asbestrückstände gefunden.

Hinsichtlich der Öltanklagerungen ergeben sich keine Hinweise auf eine Kontamination des darunter liegenden Erdreichs. Stillgelegte Öltanks wurden verfüllt. In den Gebäuden Hermannstraße 13 bis 15 und Raboisen 92 bis 96 liegen die Tanks in einem Beton-Sarkophag. Durch die Analysebefunde hat sich für große Teile des Plangebiets das Vorhandensein von Altlasten zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestätigt.

Da der Umfang bzw. Ausdehnung des asbestbelasteten Erdreichs auf dem Grundstück Paulstraße 5 bis 7 nicht bekannt ist, sind im Rahmen der Bauarbeiten weitere Detailuntersuchungen durchzuführen. Das Flurstück 620 ist auf Grund dieses Sachverhalts als erheblich bodenverunreinigt gekennzeichnet worden.

Durch eine symbolhafte Darstellung sind auch die beiden Bodenprobenentnahmepunkte im Bereich der Hermannstraße in Höhe von Hausnummer 30 bzw. 17 auf Grund ihrer hohen Benzo(a)pyrenbelastung gekennzeichnet worden.

Allgemein gilt für das Plangebiet, dass bei Auftreten verunreinigter Bodenbereiche das Gesundheits- und Umweltdezernat des zuständigen Bezirksamtes oder die Behörde für Umwelt und Gesundheit – Fachamt Gewässer- und Bodenschutz – zu beteiligen ist.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse stehen der geplanten Nutzung nicht entgegen.

#### 4.5 Schutzgut Wasser

Auf Grund des bereits bestehenden hohen Versiegelungsgrades besitzt das Gebiet keine wesentlichen Funktionen für die Grundwasseranreicherung. Für die Funktionen des Standorts ergeben sich daher mit der neuen Flächennutzung keine wesentlichen Änderungen.

Die oberflächennahen Grundwasserstände liegen bei 1 m bis 2 m über Normalnull (NN) und stehen mit der angrenzenden Binnenalter in Verbindung. Die geplanten Tiefgeschosse werden in diesen Grundwasserhorizont hineinreichen. Aussagen über mögliche Veränderungen der hydraulischen Verhältnisse (Behinderung der Grundwasserströmung, Drainagewirkung auf angrenzende Bereiche durch Maßnahmen zur Trockenhaltung der Tiefgeschosse) konnten im Rahmen der UVU nicht getroffen werden; Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse sind jedoch nicht völlig auszuschließen.

#### Bauphase

Während der Bauphase wird eine Absenkung des Grundwasserspiegels innerhalb der Baugrube auf bis zu 12 m unter NN und Ableitung in das öffentliche Siedl erforderlich. Zur Minderung der hieraus zu erwartenden Beeinträchtigungen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Regelungen zu treffen.

#### 4.6 Schutzgut Luft

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die verkehrsspezifischen Luftschadstoffe im Straßenrandbereich besonders belasteter Straßenzüge untersucht. Ergänzend erfolgte eine Einschätzung der klimatisch-lufthygienischen Auswirkungen für das Plangebiet und das benachbarte Umfeld.

Der Untersuchungsraum des schalltechnischen Gutachtens umfasst das Plangebiet selbst und seine für die Lärmberechnungen maßgebliche Nachbarschaft.

Die Untersuchungen wurden vorgenommen, da sich infolge der Verkehrszunahme durch An- und Abfahrverkehr der geplanten Tiefgarage Veränderungen ergeben könnten. Der Beurteilung zukünftiger Belastungen wurde ein zusätzliches Verkehrsaufkommen entsprechend 900 Stellplätzen zugrunde gelegt. Schalltechnische und klimatisch relevante Aspekte der geplanten Bebauung und Veränderung der Erschließung wurden berücksichtigt.

##### 4.6.1 Luftschadstoffe

Für die Immissionsberechnung wurden die relevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Ruß und teilweise auch Benzol an Straßenabschnitten untersucht, die über den Untergrenzen für die Einbeziehung von Luftschadstoffen liegen (Lombardsbrücke, Glockengießerverwall). Als Beurteilungsmaßstab wurden die Verordnung über die Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3626) und die Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten (23. BImSchV) vom 16. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1962) herangezogen. Für beide Straßenabschnitte bestehen bereits hohe Vorbelastungen, die durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht nennbar erhöht werden. Die geltenden Grenz- und Prüfwerte werden jedoch nicht überschritten.

Für alle übrigen Straßenabschnitte des Untersuchungsgebiets wurden auf Grund der im Vergleich zu den Straßenzügen Lombardsbrücke und Glockengießerwall relativ geringen Verkehrsbelastungen keine Berechnungen vorgenommen, da sowohl für den Bestand als auch für die Planung keine Überschreitungen der Grenz- und Prüfwerte anzunehmen bzw. zu erwarten sind. Im östlichen Abschnitt der Hermannstraße können auf Grund erwarteter verringerter Windgeschwindigkeiten leichte Behinderungen im Abtransport von Luftschadstoffen auftreten (vgl. Ziffer 4.7)

#### 4.6.2 Verkehrslärm

Sowohl das Plangebiet selbst als auch die benachbarten Gebiete sind bereits in der Bestandssituation mit Werten von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, bei der die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) bereits deutlich überschritten werden. Für den überwiegenden Teil des Plangebiets und der Nachbarschaft liegen die erwarteten Zunahmen der Lärmpegel um überwiegend 1 bis 2 dB(A) unterhalb der menschlichen Wahrnehmungsgrenze. Damit ändert sich die Gesamtlärmsituation nur unwesentlich.

Durch das Verkehrsaufkommen aus dem Betrieb der Tiefgarage ist lediglich in dessen Nahbereich mit einer deutlichen Erhöhung der Lärmpegel tagsüber um bis zu 3,3 dB(A) im Bereich der Garagenzufahrt bzw. 5,1 dB(A) an der Ecke Hermannstraße/Ailstertor (außerhalb des Plangebiets) zu rechnen. Inwieweit sich hier Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Genehmigungsplanung ergeben können, ist erst auf Grundlage einer detaillierten Planung zu ermitteln.

#### Bauphase

Während der Bauphase werden erhebliche zusätzliche Belastungen durch Staub und LKW-Verkehr auftreten. Die vorhandenen Gebäude werden abgerissen, Boden für die Anlage der Tiefgeschosse abtransportiert. Allein während der (noch nicht zeitlich bestimmten) Abbrucharbeiten ist mit 80 bis 95 LKW pro Tag für den Abtransport zu rechnen.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass Rammarbeiten für Spundwände zum Trockenlegen der Baugruben erfolgen werden.

#### 4.7 Schutzgut Klima

Die klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse des Plangebiets sind geprägt durch seine innerstädtische Lage mit dichter Bebauung und einem sehr hohen Versiegelungsgrad. Im Vergleich zu vegetationsbestandenen Flächen sind hier die Lufttemperaturen erhöht, die nächtliche Abkühlung fällt geringer aus. Ebenso ist die Luftfeuchte geringer, der Luftaustausch ist verringert und es herrscht eine höhere Staubbelastung.

Auf Grund dieser klimatischen Vorbelastung des Gebiets sind durch die geplante Europa-Passage gesamtklimatisch nur unwesentliche Auswirkungen zu erwarten.

Der Umbau des Plangebiets zu einer flächenhaften Geschossbebauung, insbesondere auch die Überbauung eines Teils der entsprechend der Hauptwindrichtung orientierten Hermannstraße, wird im Wesentlichen zu einer Veränderung der lokalen Windverhältnisse führen. In größerer Entfernung zur geplanten Europa-Passage ist im Zuge der Hermannstraße und der Straße Raboisen eine deutliche Reduzierung der Windgeschwindigkeiten zu erwarten, die einen Abtransport der Schadstoffe des An- und Abfahrverkehrs der geplanten Tiefgarage sowie des ruhenden Verkehrs erschweren und zu Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation im östlichen Teil des Plangebiets führen können.

Im Nahbereich der überdachten und teilüberdachten Straßenzüge sind Erhöhungen der Böigkeit nicht auszuschließen.

#### 4.8 Schutzgut Landschafts-/ Stadtbild

Veränderungen wichtiger Sichtbezüge und der Qualität des Landschaftsbildes der Binnenalster sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die Stadtansicht wird bestimmt durch eine Blockbebauung einheitlicher Höhe, deren prägende gestalterische Elemente die Lochfassade mit stehenden Fensterformaten und zurückgesetzte Obergeschosse sind. Dieses Gestaltungsprinzip hat sich im Verlauf der städtebaulichen Entwicklung vom Kontorhausviertel nach der Jahrhundertwende 1900 über den Wiederaufbau der 50er Jahre und spätere Modernisierungen in wesentlichen Teilen des Plangebiets erhalten. Aus der Verbindung mit den im 19. Jahrhundert angelegten Straßenachsen, die das Rückrat des öffentlichen Raums mit Orientierung auf das Rathaus bilden, leitet sich die hohe Bedeutung des Gebiets für die Identität der Hamburger Innenstadt ab.

Mit der geplanten Errichtung der Europa-Passage ist durch Abriss einiger bestehender Gebäude und Neubebauung eine Veränderung der Stadtansicht des Gebiets verbunden. Des Weiteren sind mit der Planung durch Überbauung und Veränderung von Wegeachsen und Blickbeziehungen (Paulstraße, Hermannstraße) Veränderungen des Stadtgrundrisses verbunden. Die Achse der alten Paulstraße wird in ihrer derzeitigen Form und Funktion nicht mehr wahrnehmbar sein. Die Erschließungsfunktion der Hermannstraße wird zukünftig im Wesentlichen in der Erschließung der geplanten Europa-Passage liegen. Ohne Abriss von Gebäuden und Überbauung der genannten Straßenzüge ist die geplante Passage funktional und wirtschaftlich nicht realisierbar.

Da sich die Baukörper in ihrer Höhenentwicklung an die benachbarte Bebauung anlehnen und ihre Fassadengestaltung am Ballindamm der Binnenalsterverordnung unterzuordnen hat, ist mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Stadtbildes nicht zu rechnen. Die Aufstellung einer zusätzlichen Gestaltungssatzung ist für das Plangebiet nicht erforderlich.

#### 4.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Das Areal des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gehört zu dem durch den großen Brand vom 5. bis 8. Mai 1842 zerstörten Fünftel der Stadt Hamburg. Bereits im Herbst des Jahres 1842 wurde vom Senat ein Straßen- und Parzellenplan verabschiedet, der das vor-

mals in Teilen noch mittelalterlich geprägte Hamburg neu definierte und die Grundlage für die Entwicklung einer modernen City legte. Es handelt sich um ein klar gegliedertes Straßensystem mit übersichtlichem, gut zu bebauendem Parzellenmuster, das sich bis heute gehalten hat und zu den charakteristischen Eigenheiten des Stadtbilds gehört.

Der Gebäudestand aus den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde im Zug der städtischen Funktionstrennung – Geschäfts- und Kontorhäuser in der Stadt, Wohnhäuser in den Wohnorten – um 1900 ersetzt und durch höhergeschossige Geschäftshäuser belegt. Erhalten und als denkmalwert eingestuft ist nach einer fachlichen Bewertung des Denkmalschutzamtes von 1981 das 1909/1910 errichtete Europa-Haus am Ballindamm 39/ Hermannstraße 26 (Flurstück 425). Das von den Architekten Georg Radel für H. Mutzenbecher entworfene Kontorhaus wurde im Krieg im Dachbereich beschädigt und 1946 durch die Architekten Schramm und Elingius repariert und mit einer veränderten Dachzone versehen. Im Inneren befindet sich eine sehr eindrucksvoll gestaltete halböffentliche Zone mit Eingangshalle und Treppenhaus. Ein weiteres denkmalwertes Gebäude ist das Eckgebäude Hermannstraße 31/Paulstraße (Flurstück 489), ein 1891 für die Firma E. L. Behrens entstandenes frühes Kontorhaus, entworfen von dem Rathaus-Architekten Martin Haller. Die übrigen, als nicht denkmalwert eingestuften Bauten dokumentieren noch die historische Parzellenstruktur und gehen im Kern auf die City-Bildung des 19. Jahrhunderts zurück.

Mit der Umsetzung des Vorhabens ist der Abriss der vorhandenen Gebäude – mit Ausnahme der Eckgebäude auf den Flurstücken 490, 430, 429, 428 und des Eckgebäudes Hermannstraße/Bergstraße 16 (Flurstück 489) – verbunden. Die im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen Gebäude Ballindamm 40 sowie Bergstraße 16, 26 und 28 werden saniert und umgebaut.

An Stelle der gewachsenen, von Straßenachsen durchzogenen Blockstruktur verschiedener Bauepochen wird ein das gesamte Plangebiet einnehmender, zusammenhängender Gebäudekomplex entstehen, und damit eine erhebliche und nachhaltige Veränderung der baulichen Identität eines zentralen Teils der Hamburger Innenstadt vorbereitet.

Im nordöstlich der Paulstraße und südöstlich der Hermannstraße gelegenen Bereich des Plangebiets (Flurstücke 7, 120, 608 und 864 mit der Belegenheit Hermannstraße 13 bis 17, Paulstraße 10 bis 12, sowie Raboisen 92, 96 bis 98 und Flurstücke 94 und 122 mit der Belegenheit Raboisen 101/Paulstraße 6 sowie Kleine Rosenstraße 8) befinden sich die untertägig erhaltenen Überreste des Heidenwalls, der ältesten Stadtbefestigung Hamburgs aus dem 9./10. Jahrhundert. Hier sind im Rahmen der Genehmigungsplanung Regelungen auf Grundlage des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes zu beachten. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird diese Fläche als archäologische Vorbehaltsfläche nach dem Hamburgischen Denkmalschutzgesetz gekennzeichnet.

#### 4.10 Schutzgut Mensch

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch wurden größtenteils bereits in allen zuvor beschriebenen Schutzgütern erfasst und bewertet. Dies betrifft insbesondere die Aspekte Lärm

und Klima/lufthygienische Situation. Da das Plangebiet diesbezüglich bereits erhebliche Vorbelastungen – auch aus angrenzenden Bereichen – aufweist, sind hier mit der Umsetzung der Bebauungsplaninhalte keine wesentlichen Verschlechterungen zu erwarten.

Beeinträchtigungen sind im Wesentlichen durch die Einschränkung der freien Zugänglichkeit öffentlicher Straßenräume und ihrer Verbindungsfunktionen im Stadtraum zu erwarten (siehe auch Ziffern 5.2 und 5.3). Für die in den Passagenkomplex als Passagen einbezogenen Straßen können sich positive Effekte bezüglich der Aufenthaltsqualität ergeben.

#### 4.11 Zusammenfassende Betrachtung

Aus der Planung und den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergeben sich folgende erhebliche und nachteilige Auswirkungen:

- Veränderungen der lokalklimatischen Verhältnisse im Geltungsbereich des Bebauungsplans durch bauliche Umgestaltung,
- Lärmemissionen aus dem Betrieb der Tiefgarage, die zwar auf dessen Nahbereich beschränkt bleiben, hier aber zu einer deutlichen Erhöhung der bereits bestehenden, die Grenz- und Prüfwerte deutlich übersteigenden Lärmbelastung innerhalb des Gebiets führen werden,
- Veränderung der Straßenachsen der alten Paulstraße und Teilen der Hermannstraße mit über das Plangebiet hinausreichender Wirksamkeit,
- mit Ausnahme der Gebäude auf den Flurstücken 490, 430, 429, 428 und des Eckgebäudes Hermannstraße/Bergstraße 16 – der Abriss des z.T. baugeschichtlich und baukünstlerisch bedeutsamen Gebäudebestandes.

#### 5. Planinhalt

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die grundlegenden städtebaulichen Inhalte des Vorhabens planungsrechtlich gesichert werden. Die detaillierte Hochbau- und Erschließungsplanung und die Durchführung des Vorhabens sind Gegenstand des Durchführungsvertrags.

Das Konzept der Europa-Passage sieht eine nahezu vollständige Überbauung des Vorhabenangebiets vor. Es ist eine mehrgeschossige Passage zwischen Ballindamm und der Kleinen Rosenstraße vorgesehen. Diese Mall überdacht bzw. überbaut den derzeitigen Kreuzungsbereich Hermannstraße/Paulstraße sowie die bestehende Paulstraße und einen Abschnitt der Straße Raboisen.

Die Be- bzw. Über- und Unterbauung der bestehenden öffentlichen Verkehrsfläche durch den Passagenkomplex wird weitgehend durch die Gewährung von Sondernutzungsrechten der öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 19 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) in der Fassung vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. S. 41, 83), zuletzt geändert am 17. Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 352) ermöglicht. Lediglich ein kleinerer Abschnitt der Straße Raboisen wird innerhalb des Passagenkomplexes zu Gunsten einer Kerngebietsnutzung als öffentliche Verkehrsfläche aufgegeben.

Im Zentrum der Passage soll auf Höhe des Kreuzungsbereichs Paulstraße/Hermannstraße ein Ort mit besonderer architektonischer Qualität ausgebildet werden. Die in das Gebäude integrierten Straßenflächen bleiben zum Teil bis zum Glasdach, das sich in Höhe der Traufkante befinden wird, ohne Überbauung, wodurch eine natürliche Belichtung in Teilbereichen der Passage ermöglicht wird. Der Niveauunterschied zwischen Mönckebergstraße und Ballindamm in der Höhe von einem Geschoss wird in der Passage durch zwei gleichwertige Eingangsebenen ausgeglichen. Durch Galerien parallel zu den Straßenverkehrsflächen sollen entlang der Obergeschosse attraktive Verkehrsflächen für Fußgänger entstehen, die die Läden erschließen. Zusätzlich erhält der Komplex drei Untergeschosse. Neben einer Einzelhandelsnutzung in einem Unter-, den beiden Erd- und drei Obergeschossen ist in den drei obersten Etagen und in Teilbereichen ab dem ersten Obergeschoss eine Büronutzung geplant.

Die Erschließungsfunktion der Paulstraße für den Straßenverkehr wird durch zwei nordöstlich parallel verlaufende unter- und überbaute Durchgänge/Durchfahrten ersetzt. Die Funktion als Verkehrsfläche wird durch Geh- und Fahrrechte gesichert. Ein Leitungsrecht sichert zudem die notwendigen Trassen zur Verlegung der bisher in der Paulstraße untergebrachten Leitungen. Die Infrastruktur- und Leitungstrassen in der Hermannstraße werden durch einen Düker unterhalb der Unterbauung der Hermannstraße verlegt (siehe auch Ziffer 5.6).

Im nordöstlich zwischen der Hermannstraße und der Straße Raboisen liegenden Bereich ist ein Parkhaus vorgesehen (siehe Ziffer 5.2). Die Anlage ist baulich sowohl unter- als auch oberhalb der neuen Verkehrsfläche mit dem Hauptkomplex verbunden. Eine Über- und Unterbauung der neugeschaffenen Verkehrsfläche erfolgt auch angrenzend an das bestehende, außerhalb des Plangebiets liegende Parkhaus eines Kaufhauses. Die Zu- und Ausfahrt der Anlage befindet sich in der Hermannstraße. Die Andienung der Einzelhandelsgeschäfte ist in einem Ladehof direkt südwestlich der Durchfahrt zwischen Hermannstraße und der Straße Raboisen vorgesehen.

Die Kleine Rosenstraße soll im Bereich der Eingangsbereiche zum Kaufhaus und der Europa-Passage in Höhe der Traufe überdacht werden, um eine witterungsgeschützte Wegeverbindung zwischen den Einkaufsstätten zu schaffen. Die Überdachung soll im Rahmen eines Sondernutzungsrechts gemäß § 19 HWG ermöglicht werden. Zudem bestehen Überlegungen zur Schaffung eines Fußgängerstegs zwischen der Europa-Passage und dem Kaufhaus unterhalb des Glasdaches.

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in die Stadtgestalt verbunden, die von Bürgern kritisiert wurden. An der Realisierung des Vorhabens besteht ein öffentliches Interesse (siehe Ziffer 2). Diese Zielsetzungen lassen sich nur erreichen, wenn das Vorhaben folgende Anforderungen erfüllt:

- Das Vorhaben muss in ausreichender Größe dimensioniert werden. Dies ergibt sich aus einem Gutachten zur Hamburger Einzelhandelslandschaft vom Mai 1999 (hier wird eine Größenordnung von 35.000 qm BGF für Einzelhandels- und Gastronomienutzungen für

zwingend notwendig erachtet). Nur bei entsprechender Größe kann das Planvorhaben eine starke Eigenanziehungskraft entfalten, so dass die gewünschten städtebaulichen Zielsetzungen, welche den innerstädtischen Einzelhandel betreffen, erreicht werden können. Außerdem stellt eine ausreichende Größe einen nachhaltigen Bestand der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sicher.

- Die Zielsetzungen erfordern eine mehrgeschossige, durchgehende Passage zwischen Ballindamm und Kleine Rosenstraße. Ohne Überbauung der Hermannstraße und der Paulstraße, wodurch eine geschlossene Passage zwischen Ballindamm und Kleine Rosenstraße auf mehreren Ebenen ermöglicht wird, ließe sich das gewünschte Attraktivitätsniveau und das erforderliche Flächenangebot der Passage nicht erreichen. Bei Unterbrechung der Passage oder einem Verzicht auf einen mehrgeschossigen oder ebenerdigen Übergang über die Hermannstraße muss die Tragfähigkeit des Vorhabens ebenfalls in Frage gestellt werden.
- Nach mehrfacher Überplanung der Europa-Passage erfolgen nunmehr nur moderate Eingriffe in den historischen Stadtgrundriss. Die Hermannstraße wird nur durch einen transparenten Gebäudekörper überbaut. Dadurch kommt es zwar zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Sichtachse entlang der Hermannstraße, aufgrund der angestrebten Transparenz der gläsernen Überbauung bleibt der Straßenverlauf aber weiterhin ablesbar. Zur Sicherung des Attraktivitätsniveaus der Passage werden auch im Bereich der Hermannstraßen-Überbauung Cafés, Stände und fliegende Händler nicht ausgeschlossen.

Der Paulstraße wird nicht die gleich hohe Bedeutung für den Stadtgrundriss beigemessen wie sie die Hermannstraße hat. Vor dem Hintergrund der genannten Zielsetzungen wird daher der Funktionalität der Passage ein höheres Gewicht beigemessen, als dem Erhalt der Paulstraße in ihrer derzeitigen Ausgestaltung hinsichtlich Straßenquerschnitt und Niveauverlauf. Im Bestand ist die Paulstraße vollständig von den Laufflächen abgeschnitten und weist nur eine sehr geringe Passantenfrequenz auf, da an ihren Enden jeweils keine Zielorte liegen. Durch das Vorhaben wird die Paulstraße faktisch bis zum Ballindamm verlängert und in eine Hauptlaufachse integriert, was zu einer Revitalisierung dieses Straßenzugs führt.

- Mit der Umsetzung des Vorhabens ist der Abriss der vorhandenen Gebäude – mit Ausnahme der Eckgebäude auf den Flurstücken 490, 430, 429, 428 und des Eckgebäudes Hermannstraße/Bergstraße 16 – verbunden. Die im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen Gebäude Ballindamm 40 sowie Bergstraße 16, 26 und 28 werden saniert und umgebaut.

Der Erhalt weiterer Kontorhäuser oder Fassaden ist nicht vorgesehen. Im Laufe des Planungsprozesses ist die Möglichkeit der Integration der vorhandenen, aus Sicht zahlreicher Anreger teilweise gestalterisch hochwertigen Bausubstanz überprüft worden. Gutachten oder Wettbewerbe mit dem Ziel, einen ggf. doch möglichen Erhalt vorhandener Bausubstanz zu überprüfen, sind nicht erforderlich, denn bereits im laufenden Planungsprozess hat sich eindeutig gezeigt, dass die für die Passage erforderlichen Geschosshö-

hen angesichts der vorhandenen Geschosshöhen der Kontorhäuser zu keinen günstigen Lösungen führen. Die Grundrissorganisationen der vorhandenen Gebäude sind mit den funktionalen Anforderungen des geplanten Einkaufszentrums nicht in Einklang zu bringen. Bei einer mehrgeschossigen Passage müssen zudem auch in den Obergeschossen Eingangsbereiche geschaffen werden, was faktisch auf eine starke Veränderung der bestehenden Fassaden hinauslaufen würde.

Daraus ergibt sich, dass auch der Erhalt der alsterseitigen Fassade des Europa-Hauses einer harmonischen gestalterischen Gesamtlösung nicht dienlich ist. Das Konzept, die öffentlichen Bereiche der Mall bis zur alsterseitigen Fassade fortzuführen und Gastronomienutzungen mit ausgeprägter Blickbeziehung zur Alster zu ermöglichen, ließe sich nicht funktional überzeugend verwirklichen. Die für ein Bürohaus entworfene Fassade stünde in keinem funktionalen und konstruktiven Zusammenhang zur dahinter liegenden Einkaufspassage mit ihren Einzelhandels- und Gastronomienutzungen. Die erforderlichen Geschosshöhen der Europa-Passage sind auch mit der Fassadengliederung des Europa-Hauses nicht funktional und wirtschaftlich überzeugend in Einklang zu bringen.

Es wurde daher gegen den Erhalt der vorhandenen Bausubstanz und zu Gunsten der Funktionalität einer mehrgeschossigen Passage entschieden. Diese Abwägungsentscheidung ist auch deshalb vertretbar, da die Kontorhäuser im zweiten Weltkrieg zum Teil erhebliche Beschädigungen erfahren haben.

- Dadurch, dass sich die Höhenentwicklung des Vorhabens an die in der Nachbarschaft vorhandene Bestandsbebauung weitgehend anpasst, ist mit keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Stadtsilhouette zu rechnen. Zusammen mit dem insgesamt moderaten Eingriff in den Stadtgrundriss kommt es nicht zu unververtretbaren Eingriffen in die Stadtstruktur insgesamt.

In das Plangebiet ist auch das Flurstück 490 (Paulstraße 3/Kleine Rosenstraße 14), das sich nicht im Eigentum des Vorhabenträgers befindet, einbezogen worden. Das Grundstück ist mit seiner Bebauung unmittelbar von der Planung betroffen, da das auf dem Grundstück befindliche Gebäude teilweise über die Paulstraße erschlossen wird und sich für die Belichtung des Gebäudes erforderliche Fenster in der Fassade zur Paulstraße befinden. Darüber hinaus erfolgt auch die Zufahrt zur Tiefgarage über die Paulstraße.

Das Bebauungskonzept der Europa-Passage sieht eine vollständige Überdachung der Paulstraße durch deren Einbeziehung als Passage vor. Das geplante Vorhaben Europa-Passage wird eine Umgestaltung und Neuorganisation der Grundstücks- und Gebäudeerschließung zur Folge haben. Die Integration des Flurstücks 490 in das Plangebiet ist sinnvoll, um dieser Konfliktlage Rechnung tragen zu können und entspricht dem planerischen und gestalterischen Zusammenhang zwischen Europa-Passage und der Bebauung des Grundstücks 490. Die Einzelheiten der Umgestaltung werden im Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Auf Grund der Überdachung der Paulstraße durch ein Glasdach bleibt die natürliche Belichtung des Gebäudes auf dem Flurstück 490 gewahrt. Eine Belüftung kann durch mechanische Zusatzeinrichtungen unterstützt werden.

Eine sinnvolle Neuorganisation der inneren Gebäudeerschließung mit einer Verlagerung der Treppenräume in das Gebäudeinnere zur Schaffung zusätzlicher attraktiver Schaufensterflächen zur Paulstraße und Anordnung von Büroräumen zur Passage kann einer privatrechtlichen Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer des Flurstücks 490 vorbehalten bleiben. Der Zugang zu der auf dem Flurstück befindlichen Tiefgarage und damit einer geordneten Erschließung des Flurstücks für den Kfz-Verkehr bzw. der alternativ denkbare Ersatz der hier befindlichen Stellplätze in der vorgesehenen Stellplatzanlage der Europa-Passage wird im Durchführungsvertrag geregelt.

Durch die Errichtung der "Europa-Passage" kommt es für das Flurstück 490 und dessen Bebauung zu einer erheblichen Aufwertung der Lagequalität für die im Gebäude befindliche Einzelhandelsnutzung, da mit einer deutlichen Zunahme der Passantenströme im Bereich der Paulstraße innerhalb der Passage zu rechnen ist. Durch diese Steigerung der Lagequalität und auf Grund des durch den Bebauungsplan gegenüber dem Baustufenplan ermöglichten zusätzlichen Nutzungsmaßes (siehe Ziffer 5.1) können ggf. durch die Planung hervorgerufene Beeinträchtigungen der Nutzbarkeit des Flurstücks bzw. des darauf befindlichen Gebäudes ausgeglichen werden. Zwischen den Belangen des Eigentümers und dem öffentlichen Interesse an der Errichtung der Europa-Passage kann somit ein gerechter Ausgleich herbeigeführt werden.

Neben dem Flurstück 490 ist auch das Flurstück 429 (Bergstraße 26) in das Plangebiet einbezogen worden, obwohl es sich ebenfalls nicht im Eigentum des Vorhabenträgers befindet. Der Vorhabenträger beabsichtigt, auf privatrechtlichem Wege durch Tausch mit seinem Flurstück 428 (Bergstraße 22/Hermannstraße 32) die Spielräume im Hinblick auf eine zweckmäßige Grundrissgestaltung der Europa-Passage zu erhöhen. Auch der Eigentümer des Flurstücks 429 kann von einem Grundstückstausch profitieren, da das Eckgrundstück Bergstraße 22/Hermannstraße 32 mehr Schaufensterflächen bietet und daher angesichts der zu erwartenden Passantenströme Vorteile bei der Vermietung von Ladenflächen erwarten lässt. Das Gebäude auf dem Flurstück 428 soll außerhalb des Passagenkomplexes mit Ladennutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen erhalten bleiben. Um dem Vorhabenträger und dem Eigentümer des Flurstücks 429 die für beide Seiten und (wegen des Erhalts des Eckgebäudes) auch aus städtebaulicher Sicht günstige Option eines Grundstückstausches zu ermöglichen, wird daher das Flurstück 429 in das Plangebiet einbezogen.

### 5.1 Kerngebiet

Zur Umsetzung des Konzepts und zur Stärkung der Hamburger City als Einzelhandels- und Bürostandort wird die durch das Vorhaben in Anspruch genommene Fläche vollständig als Kerngebiet ausgewiesen. Entsprechend dem verfolgten Nutzungskonzept ist für die ausge-

wiesene Straßenüberbauung ebenfalls eine Nutzung als Kerngebiet ausgewiesen (vgl. Ziffer 5.2). Für die nicht zum Vorhaben gehörenden Flurstücke wird zur planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden Nutzung ebenfalls eine Kerngebietsnutzung festgesetzt.

Die Straße Raboisen wird in ihrem westlichen Abschnitt vollständig durch Laden- und Büronutzungen in Anspruch genommen und verliert daher, anders als die Hermann- und die Paulstraße, jede verkehrliche Funktion. Sie wird daher im Bereich der Europa-Passage ebenfalls als Kerngebiet ausgewiesen.

In den Kerngebieten sind Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 33i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit oder ohne Gewinnmöglichkeiten dienen, sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig (vgl. § 2 Nummer 1). Mit dieser Festsetzung soll eine kerngebietstypische Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Städtebauliche Zielsetzung ist es, die Funktion der City als Einzelhandelsstandort zu stärken. Die angestrebte gestalterische und nutzungsgemäße Attraktivität des Kerngebiets sollte nicht durch Verdrängung des Einzelhandels durch solche Nutzungen beeinträchtigt werden. Durch den Betrieb der vorgenannten Vergnügungsstätten lassen sich in der Regel ein hoher Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen realisieren, so dass im Vergleich zum Einzelhandel auch höhere Mieten gezahlt werden können. Dies kann zu einer Verkaufsflächenverdrängung führen und damit die gewünschte Stärkung der City-Funktion allgemein gefährden.

Dem Senatsbeschluss vom 22. Juni 1993, bei Neuausweisung von Kerngebieten einen Anteil von 20 Prozent der zulässigen Geschossfläche für die Wohnnutzung vorzusehen, sofern dem nicht Rahmenbedingungen und Ziele der Stadtentwicklung entgegenstehen, ist in diesem Bebauungsplan nicht gefolgt worden. Ziel des Bebauungsplans ist es, die dominierende Funktion der City als Handels- und Dienstleistungsstandort zu festigen. Die Schaffung von Handels- und Büroflächen genießt daher Priorität gegenüber der Schaffung von Wohnraum. Zudem bedeutet die Unterbringung zusätzlicher Wohnflächen in einem sonst als Geschäftshaus genutzten Gebäudekomplex einen erheblichen Mehraufwand im Hinblick auf die innere Gebäudeerschließung. Das Ziel der stärkeren Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten auch in zentralen Lagen soll daher an anderen Standorten (z.B. in der Hafen-City) erreicht werden, wo die Funktionsmischung auf Grund der kleinteiligeren Bebauungsstruktur leichter realisiert werden kann. Bei dem Plangebiet handelt es sich zudem auch im Bestand um einen fast ausschließlich gewerblich genutzten Standort, so dass es zu keiner Verdrängung von Wohnnutzung kommt.

Das Kerngebiet ist vollständig als überbaubare Fläche ausgewiesen, um die Umsetzung des geplanten Vorhabens zu ermöglichen und den vorhandenen baulichen Bestand auf den nicht zum Vorhabengebiet gehörenden Flurstücken (490 und 428 bzw. 429) planungsrechtlich zu sichern.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird überwiegend durch Baulinien bestimmt und ist somit eine zwingende Festsetzung im Sinne des § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 17. Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 353). Diese Festsetzung ermöglicht die Unterschreitung der ansonsten geltenden Abstandsflächenregelung der HBauO entlang der Straßenzüge und wird städtebaulich durch die Zielsetzung begründet, die vorhandenen historischen Straßenfluchten auch bei Neubebauung der Grundstücke zu erhalten und die geplanten Nutzungen in einer angemessenen und tragfähigen Größe zu realisieren. Eine hohe bauliche Dichte, die in den genannten Bereichen zur Unterschreitung der Abstandsflächen führt, ist im Hinblick auf die mit der Europa-Passage für die Innenstadt verbundene Zielsetzung vorrangig gegenüber der vollständigen Einhaltung der bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abstandsregelungen.

Die üblicherweise durch die Abstandsflächenregelung im Baugenehmigungsverfahren sichergestellte Wahrung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist daher bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt worden. Bodenrechtliche Spannungen werden nicht ausgelöst, weil auf den betreffenden Grundstücken ausschließlich gewerbliche Nutzungen vorhanden sind, deren Anforderungen an einen angemessenen Sozialabstand geringer sind und deren Anforderungen an eine ausreichende Belichtung und Belüftung gewährleistet bleiben. Da das Plangebiet innerhalb eines hochverdichteten, innerstädtischen Quartiers einer Metropole liegt, kann zudem auch zur Nachbarbebauung in Richtung Alstertor (Flurstücke 2, 1691, 50, 666, 53 [alle außerhalb des Plangebiets]) und an der Bergstraße (Flurstücke 484, 486 [beide außerhalb des Plangebiets]) auch eine Grenzbebauung auf gesamter Grundstückstiefe bzw. Grundstücksbreite zugemutet werden.

Die Baulinie gilt nicht unterhalb der Geländeoberfläche (vgl. § 2 Nummer 3). Eine Einhaltung der Baulinien auch unterhalb der Geländeoberfläche ist aus städtebaulichen Gründen nicht erforderlich. Dagegen kann es aus hochbaulichen oder anderen Gründen zweckmäßig sein, in den Untergeschossen hinter der Baulinie zurückzubleiben.

Nur in den Bereichen, in denen der Passagen-Neubau die öffentlichen Verkehrsflächen überbaut, ist eine baukörperbezogene Festsetzung durch Baugrenzen erfolgt. In diesen Bereichen können sich im Rahmen der Detaillierung der hochbaulichen Planung noch Abweichungen von der Lage der Eingangsbereiche ergeben, die planerisch gewollt und planungsrechtlich zulässig sind. Im Eingangsbereich zur Paulstraße kann die Baugrenze für untergeordnete Bauteile um bis zu 5 m überschritten werden (vgl. § 2 Nummer 4). Mit diesen Festsetzungen soll im Eingangsbereich zur Paulstraße ein bauliches Hervortreten des Passagen-Eingangs ermöglicht werden. Dadurch wird ein angemessener Gestaltungsspielraum zur Betonung des Eingangsbereichs eröffnet und eine Stärkung der Passagenfunktion begünstigt. Durch die besondere Gestaltung des Eingangs (auch über mehrere Geschosse) kann erreicht werden, dass der außerhalb von Sichtachsen liegende Zugang zur Paulstraße von der Mönckebergstraße aus wahrgenommen werden kann.

Entlang der Straßen Ballindamm, Hermannstraße, Raboisen, Kleine Rosenstraße und Bergstraße kann oberhalb von 29,5 m über NN die Fassade auf eine Neigung von bis zu 60 Grad gegenüber der Waagerechten zurückgeneigt werden (vgl. § 2 Nummer 5). Mit dieser Festsetzung soll die Aufnahme der in der Nachbarschaft vorhandenen, stadtbildprägenden, zurückgesetzten Gebäudestaffelung in den Obergeschossen ermöglicht werden. Die Zurückstaffelung oder Ausbildung der Fassade als steil geneigtes Dach wird nicht zwingend festgesetzt, um alternative städtebauliche Lösungen und Spielräume hinsichtlich der Tiefe der Zurückstaffelung zuzulassen.

Ausnahmsweise kann oberhalb von 29,5 m über NN im Bereich der mit " a ", " b ", " c ", " d " und " e " festgesetzten Abschnitte für die Anlage von Dachgärten und Dachterrassen in erforderlicher Tiefe hinter die Baulinie zurückgewichen werden (vgl. § 2 Nummer 6). Grundsätzlich soll an dem zentralen, mit Verkehrsmitteln des ÖPNV überdurchschnittlich gut erschlossenen Standort eine hohe Konzentration an Einzelhandels- und Büroflächen erreicht werden. Eine vollständige Bebauung innerhalb der Baulinien auch oberhalb von 29,5 m über NN ist städtebaulich gewünscht. Die für Läden nutzbaren und gewünschten Geschosstiefen können jedoch den Anforderungen an eine angemessene Belichtung und zweckmäßige Grundrissorganisation der oberhalb der Höhe von 29,5 m über NN vorgesehenen Büroflächen entgegenstehen. Angesichts der Zielvorstellung, einen hochwertigen Bürostandort zu schaffen, kann daher nur hinter die Baulinie zurückgewichen werden, wenn dies der Anlage von Dachgärten und Dachterrassen dient. Die damit verbundene Begünstigung von Dachgärten und Dachterrassen ist für die Schaffung qualitätvoller Freiflächen für die Beschäftigten innerhalb des sonst vollständig baulich genutzten Plangebiets förderlich.

Im Kerngebiet wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Gebäudehöhe als Höchstmaß sowie durch eine Grundflächenzahl als Höchstmaß bestimmt.

Die Gebäudehöhe ist im Bebauungsplan für den Bereich nordwestlich der Hermannstraße und für die Überbauung der Hermannstraße auf 38 m über NN als Höchstmaß begrenzt. Damit ist sichergestellt, dass sich die Neubebauung in ihrer Höhenentwicklung an die benachbarte Bebauung entlang des Ballindamms anpasst.

Südöstlich der Hermannstraße wird in den Baugebieten und für die Straßenüberbauung der Paulstraße die Gebäudehöhe auf 42 m über NN als Höchstmaß begrenzt. Damit wird dem ungefähr 4 m betragenden Niveaufälle zwischen der Mönckebergstraße und dem Ballindamm Rechnung getragen. Auf Grund des Niveaufalles ist somit im südöstlichen Bereich des Plangebiets bezogen auf die Höhenlage der Kleine Rosenstraße bzw. der Mönckebergstraße ein gleich hoher Gebäudekörper wie im nordwestlichen Bereich bezogen auf die Höhe des Ballindamms zulässig (siehe auch Schnittzeichnung [nicht bindend] auf der Planzeichnung).

Die festgesetzten Gebäudehöhen können für technische Anlagen (wie zum Beispiel Aufzugsüberfahrten, Technikräume, Zu- und Abluftanlagen) auf einer Fläche von höchstens 30 vom Hundert der jeweiligen Dachflächen um bis zu 4 m überschritten werden. Ansonsten

kann eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen bis 0,5 m ausnahmsweise zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 7). Diese Festsetzung soll in Anbetracht der Begrenzung der Gebäudehöhe eine zweckmäßige Errichtung der genannten Anlagen gewährleisten. Auf Grund der geringen Größe dieser Anlagen ist mit keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes zu rechnen. Die Regelungen der Binnenälsterverordnung bleiben davon unberührt.

Die Festsetzung in § 2 Nummer 7 Satz 2 wurde nach der öffentlichen Auslegung aufgenommen. Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung; die Vorschrift des § 3 Absatz 3 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

Die Grundflächenzahl wird auf 1,0 festgesetzt. Zusammen mit den festgesetzten Gebäudehöhen können sich Überschreitungen der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung für die jeweils errechneten Geschossflächenzahl gemäß § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133); zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), ergeben.

Die Überschreitung der Obergrenze gemäß § 17 Absätze 1 und 3 BauNVO ist erforderlich, um zum einen ein Dichtegefälle zum Umgebungsbereich mit einer zum Teil gleich hohen baulichen Dichte (bis zu Geschossflächenzahlen von 7,0) zu vermeiden. Zum anderen dient sie auch der Stärkung der Versorgungsfunktion der Innenstadt. Mit der Umsetzung der Europa-Passage soll eine besonders hochwertige, durch urbane Dichte geprägte Verbindung zwischen der City-Ost und City-West geschaffen werden. Da der Standort aus einzelhändlerischer Sicht derzeit einer Neben- bzw. Randlage entspricht, ist es für eine Neuakzentuierung der Lage notwendig, das Vorhaben ausreichend groß zu dimensionieren, um damit die erforderliche Wirkung erzielen zu können.

Die durch die Überschreitung der in § 17 Absatz 1 Baunutzungsverordnung für Kerngebiete definierten Obergrenzen der Geschossflächenzahl denkbaren städtebaulichen Nachteile sind oder werden

- durch die anspruchsvolle und hochwertige Qualität der planerischen Zielsetzung,
- die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage,
- die Nähe des Plangebiets zu Haltestellen des ÖPNV sowie
- die umfangreichen Freiflächen in der Umgebung des Plangebiets (Rathausmarkt, Binnenälster, Gerhart-Hauptmann-Platz), mit ausgleichender Wirkung auf das Ortsbild bzw. das Mikroklima

ausgeglichen.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse und die Bedürfnisse des Verkehrs werden gewahrt. Die vorhandenen Erschließungsstraßen reichen in ihrer Leistungsfähigkeit aus, um die durch den Bebauungsplan hervorgerufenen zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können. Das Planungsgebiet ist bereits im Bestand vollständig versiegelt. Öffentliche Belange, die dem festgesetzten Maß der baulichen Nutzung entgegenstehen könnten, sind nicht bekannt.

## 5.2 Straßenverkehrsflächen, Stellplätze und Zufahrten

Durch die Europa-Passage werden die Paulstraße sowie Teilbereiche der Hermannstraße und der Straße Raboisen über-, unter- oder bebaut. Im Eingangsbereich zur Paulstraße ist für die Kleine Rosenstraße lediglich eine Überdachung vorgesehen, um den Passanten eine witterungsgeschützte Verbindung zwischen Europa-Passage und dem benachbarten Kaufhaus zu ermöglichen.

Dort, wo eine Überbauung bestehender Straßenverkehrsflächen vorgesehen ist, setzt der Bebauungsplan eine Straßenüberbauung fest, um die Integration der öffentlichen Straßenverkehrsflächen Hermann- und Paulstraße als Passagen sicherzustellen. Für die Überbauung wird eine freizuhaltende lichte Höhe von mindestens 3 m festgesetzt. Ein geringeres Maß würde eine nicht sachdienliche und beklemmende Räumlichkeit bewirken. Daher soll dieses Maß auf den Passagenflächen überall, auch in den Randbereichen, eingehalten werden. Die konkrete Vorhabenplanung sieht in der Regel eine dem Charakter der Passage entsprechende großzügigere lichte Höhe vor.

Durch den Zuschnitt der Straßenüberbauung wird sichergestellt, dass im Anschluss an die Bergstraße ein nicht überbauter Abschnitt der Hermannstraße in historischer Breite erhalten bleibt.

Dort, wo durch die Europa-Passage eine Unterbauung der Straßenverkehrsflächen der Hermannstraße und der Straße Raboisen vorgesehen ist, stellt der Bebauungsplan eine Straßenunterbauung als unverbindliche Kennzeichnung dar, um hier auf die Anlage der für das Vorhaben erforderlichen Technik-, Lager- und Stellplatzflächen aufmerksam zu machen. Eine Genehmigung findet auf anderer rechtlicher Grundlage statt.

In der Paulstraße darf die Straßenbegrenzungslinie unterhalb der als Mindestmaß festgesetzten lichten Höhe bei Wahrung einer mindestens 7 m breiten Passage unterschritten werden (vgl. § 2 Nummer 2). Durch die Festsetzung soll eine Verringerung des Querschnitts der weiter im städtischen Eigentum verbleibenden öffentlichen Verkehrsfläche zur Akzentuierung und Ausgestaltung verschiedener Passagenabschnitte ermöglicht werden. Die Festsetzung sichert eine mindestens 7 m breite Passage, um komfortable Platzverhältnisse für den Fußgängerverkehr zu gewährleisten.

Die in den Gebäudekomplex der Europa-Passage einbezogenen Straßenverkehrsflächen der Hermann- und der Paulstraße werden im Hinblick auf ihre zukünftige Funktion als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Der Abschnitt der Hermannstraße zwischen Bergstraße und festgesetzter Überbauung der Hermannstraße wird ebenfalls als „Fußgängerbereich“ festgesetzt, da dieser Teil der Straße in Fortsetzung der Passage zur Bergstraße hin als attraktiver Einkaufsbereich dem Fußgänger vorbehalten bleiben soll.

Trotz der Integration der Straßenverkehrsflächen in den Gebäudekomplex der Europa-Passage sollen – mit Ausnahme des westlichen Teils der Straße Raboisen – die Straßenflä-

chen in ihrer Funktion als öffentliche Verkehrsflächen für die Fußgänger erhalten bleiben, um die Durchlässigkeit des vorhandenen Wegenetzes im Sinne der verbindenden Funktion einer Passage nicht zu beeinträchtigen. Lediglich im Zeitraum zwischen 0 und 6 Uhr morgens ist ggf. eine Einschränkung der Durchquerbarkeit erforderlich, um die Müllentsorgung, Warenanlieferung und die Gebäudereinigung zu ermöglichen. Die bauliche Integration in die Europa-Passage soll durch die Einräumung von Sondernutzungsrechten gemäß § 19 HWG durch die Freie und Hansestadt Hamburg für einen langfristigen Zeitraum ermöglicht werden.

Auf Grund der zentralen Lage des Vorhabens in der Hamburger City und der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist nur mit einer zahlenmäßig geringen Zunahme des Kfz-Verkehrs im Umfeld des Plangebiets zu rechnen. Die Zunahme des Kfz-Verkehrs steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Kapazität der geplanten Stellplätze und dem Lieferverkehr, der aus der innerhalb des Vorhabens vorgesehenen Einzelhandelsnutzung resultiert. Vorgesehen ist eine Tiefgarage mit ca. 850 Stellplätzen. Innerhalb dieser Tiefgarage kann zum einen der gemäß § 48 HBauO erforderliche Nachweis der notwendigen Stellplätze, u.a. derjenigen, die durch eine Umorganisation auf dem Flurstück 490 sowie durch Umbauten der Kleinen Rosenstraße entfallen, erbracht werden. Zum anderen wird ein Großteil der Parkmöglichkeiten im Rahmen der gewerblich betriebenen Tiefgarage dem allgemeinen Besucherverkehr der City zur Verfügung stehen. Verbindliche Regelungen hierzu sind im Durchführungsvertrag enthalten.

Die durch das Vorhaben induzierten verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz wurden zwischen 1998 und 2001 gutachterlich untersucht. Das Erschließungssystem soll unter Beibehaltung der vorhandenen Straßenbreiten optimiert werden. Dabei können Leistungsmängel in der Abwicklung des Straßenverkehrs (Rückstau) während der Verkehrsspitzenbelastungen im nachgeordneten Straßennetz nicht ausgeschlossen werden. Die vorhandenen Straßenverkehrsflächen werden daher ihrem Bestand entsprechend mit einem Straßenquerschnitt von 17 m (Hermannstraße) bzw. 11 m (Paulstraße, Raboisen) festgesetzt. Zwischen Hermannstraße und Raboisen sowie zwischen Raboisen und Kleiner Rosenstraße werden für den Kfz-Verkehr als Ersatz für die Paulstraße neue Verkehrsflächen hergestellt (vgl. Ziffer 5.3), deren Achsen um etwa 20 m zueinander versetzt sind.

Die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage der Europa-Passage soll über die Hermannstraße erfolgen. Die Zu- und Ausfahrt der beiden Kaufhaus-Stellplatzanlagen soll entsprechend der bisherigen Regelung über Alstertor, Kleine Rosenstraße, neue Verbindung zwischen Kleine Rosenstraße und Raboisen erfolgen. Die Einfahrt zum Ladehof für die Anlieferung der Europa-Passage soll über die neu geschaffene Verkehrsfläche zwischen der Hermannstraße und der Straße Raboisen, die Ausfahrt der Lieferfahrzeuge über die Straße Raboisen zum Alstertor erfolgen. Der Ladehof des Kaufhauses behält seine Ein- und Ausfahrt an der Straße Raboisen und soll von der Hermannstraße aus über den neuen Straßenabschnitt zwischen Hermannstraße und Raboisen angefahren werden. Die Abfahrt erfolgt wie vorhanden über die Straße Raboisen zum Alstertor.

Durch die Europa-Passage wird ein Teilabschnitt der Hermannstraße für den Kfz-Verkehr zur Sackgasse. Die Anfahrbarkeit der Häuser Hermannstraße 14, 16 und 18 wird durch die fehlende Wendemöglichkeit für Lkw eingeschränkt. Da in der Hermannstraße eine einheitliche Bauflucht ausgebildet werden soll, kann auf Grund des geringen Straßenquerschnitts für den Lkw-Verkehr keine Wendeanlage eingerichtet werden.

Die Errichtung der Stellplatzanlagen sowie des Ladehofs, die jeweilige Lage der Zu- und Ausfahrt sowie die Umsetzung der erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen der bestehenden Verkehrsflächen werden im Durchführungs- bzw. Erschließungsvertrag geregelt.

Auf Höhe des Plangebiets befinden sich unterhalb des Ballindamms unterirdische Zuwegungen zu den U- und S-Bahn-Bahnsteigen sowie einen Notausstieg aus dem Tunnel der Bahnlinie U3. Es ist vorgesehen, die Europa-Passage im ersten Untergeschoss durch einen Zugang direkt an diese Zuwegungen anzuschließen, um die direkte Anbindung für die Nutzer des ÖPNV zu ermöglichen. Dafür ist ein Planänderungsverfahren gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert am 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322, 3338) erforderlich.

### 5.3 Geh-, Fahr und Leitungsrechte

Die festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, allgemein zugängliche Wege anzulegen und zu unterhalten, ferner die Befugnis der Ver- und Entsorgungsunternehmen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Leitungsrechten sind zulässig. Nutzungen, welche die Herstellung, Verlegung sowie Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig (vgl. § 2 Nummer 8). Die mit Geh- und Fahrrechten belasteten Flächen sind für die geplante Verkehrsführung zur Erschließung des Gebiets als Ersatz für die Paulstraße erforderlich. Der Abschnitt zwischen Hermannstraße und Raboisen ist mit einer Breite von 9,5 m festgesetzt, so dass eine angemessene Fahrbahnbreite und Gehwegflächen in ausreichender Breite angelegt werden können. Die straßenräumlichen Verhältnisse sind so ausgebildet worden, dass Großfahrzeuge (Sattelzug) von der Hermannstraße her einfahren und in die Straße Raboisen ausfahren können.

Der Abschnitt zwischen Raboisen und Kleiner Rosenstraße ist mit einer Breite von 10,8 m am nordwestlichen Ende und einer Breite von 10,95 m am südöstlichen Ende festgesetzt. Die Breiten ergeben sich aus der Vermittlung der statischen Gebäuderaster. Beidseitige Gehwege sowie angemessene Fahrbahn- und Gehwegbreiten können untergebracht werden.

Die freizuhaltende lichte Höhe ist in den Durchfahrten jeweils mit 4,5 m als Mindestmaß festgesetzt, um allen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen eine Durchfahrt zu ermöglichen.

Für den Abschnitt zwischen Hermannstraße und der Straße Raboisen sind zur Wahrung ausreichender Sichtbeziehungen und Gehwegbreiten zwischen den Verkehrsteilnehmern Eckabschrägungen vorgesehen. Für den Abschnitt zwischen Raboisen und der Kleinen Ro-

senstraße können die auf der Nordostseite sinnvollen Eckabschrägungen wegen des vorhandenen Gebäudebestands auf dem Flurstück 1684 (außerhalb des Plangebiets) nicht realisiert werden.

Auf die festgesetzten Eckabschrägungen im Bereich der Durchfahrt zwischen Hermannstraße und Raboisen kann verzichtet werden, wenn durch transparente Ausbildung von Gebäudeteilen oder andere geeignete Maßnahmen ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern gewährleistet und wesentliche Beeinträchtigungen des Fußgängerverkehrs nicht zu erwarten sind (vgl. § 2 Nummer 9). Im Rahmen der hochbaulichen Detailplanung können die Anforderungen an die Gebäudestatik dazu führen, dass die festgesetzten Eckabschrägungen nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand umgesetzt werden können. Zur Vermeidung nicht beabsichtigter Härten eröffnet diese textliche Festsetzung dem Vorhabenträger daher die Möglichkeit, die erforderlichen Sichtbeziehungen auch auf andere Art und Weise sicherzustellen. Eine geeignete Möglichkeit bietet dabei zum Beispiel die transparente Ausbildung der Gebäudeecken oder die Abstützung der Gebäudeecken auf Säulen. Der Verzicht auf die Eckabschrägungen ist aber nur dann möglich, wenn wesentliche Beeinträchtigungen des Fußgängerverkehrs nicht zu erwarten sind.

Durch das Vorhaben wird die Paulstraße und ein Teil der Hermannstraße sowie der Straße Raboisen unterbaut. Die innerhalb dieser öffentlichen Verkehrsflächen liegenden Leitungen sind für die Versorgung des Gebiets erforderlich. Die bisher in der Paulstraße verlaufenden Leitungen werden daher in die neu zu schaffende Verkehrsfläche in Richtung Nordwesten verlegt. Die bisher im überbaubaren Bereich der Straße Raboisen befindlichen Leitungen können aufgegeben werden. Die Anbindung des Flurstücks 490 an Versorgungsleitungen kann über die Kleine Rosenstraße erfolgen. Entsprechende Regelungen werden in dem Durchführungsvertrag bzw. in den gesondert mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen aufgenommen.

Die erforderliche Leitungstrasse wird durch Leitungsrechte in den zwei Durchfahrten gesichert. Die Infrastruktur- und Leitungstrassen in der Hermannstraße werden neu erstellt und mit einem Düker unter dem Gebäudekomplex hindurchgeführt (siehe auch Ziffer 5.6).

#### 5.4 Unterirdische Bahnanlagen

Im südlichen Bereich der Kleinen Rosenstraße befindet sich ein Zugang zu einer unterirdisch verlaufenden U-Bahntrasse. Der Zugang beinhaltet gleichzeitig einen Notausstieg aus dem Tunnel U3. Die Anlage wird entsprechend dem Bestand als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

#### 5.5 Archäologische Vorbehaltsfläche

Im nordöstlich der Paulstraße und südöstlich der Hermannstraße gelegenen Bereich des Plangebiets (Flurstücke 7, 120, 608 und 864 mit der Belegenheit Hermannstraße 13 bis 17, Paulstraße 10 bis 12, sowie Raboisen 92, 96 bis 98 und Flurstücke 94 und 122 mit der Belegenheit Raboisen 101, Paulstraße 6 sowie Kleine Rosenstraße 8) befinden sich die untertägig erhaltenen Überreste des Heidenwalls, der ältesten Stadtbefestigung Hamburgs aus

dem 9./10. Jahrhundert. Hier sind im Rahmen der Genehmigungsplanung Regelungen auf Grundlage des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes zu beachten. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird diese Fläche als archäologische Vorbehaltsfläche nach Hamburgischem Denkmalschutzgesetz gekennzeichnet. Während der sukzessiv erfolgenden Abbruch- und Bauarbeiten wird die Bodendenkmalpflege eingeschaltet, um bodendenkmalpflegerische Untersuchungen durchführen zu können.

#### 5.6 Abwasserbeseitigung/Entwässerung

Das Plangebiet liegt im innerstädtischen Mischwassersielgebiet. Vor Herstellung der Europa-Passage sind umfangreiche Sielumbauten zu Lasten des Erschließers erforderlich. Zur Ausführung kommen soll der Umbau des Mischwassersiels (M-Siels) Hermannstraße in vorhandener Trassenlage. Erforderlich wird die Herstellung eines Dükers unter der Europa-Passage bis auf die Westseite der Bergstraße (außerhalb des B-Plangebiets). Am Dükerunterhaupt wird ein Pumpwerk hergestellt, welches das anfallende Abwasser bei Trockenwetter in das M-Siel Bergstraße pumpt. Erst bei dem zusätzlichen Anfall von Regenwasser springt der Düker an.

Zwischen Dükeroberhaupt und Alstertor soll in der Hermannstraße durch die Vergrößerung des vorhandenen M-Siels DN 1360/1580 der verloren gegangene Stauraum ausgeglichen werden. Das M-Siel Paulstraße soll aufgehoben werden. In der Kleinen Rosenstraße und in der Straße Raboisen wird dadurch ein Sielumbau erforderlich, ebenso die Herstellung eines Siels im Bereich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts zwischen der Straße Raboisen und Kleine Rosenstraße.

Auf Grund der vollständigen Überbauung des Kerngebiets ist für die Entwässerung des Regenwassers weder ein Versickerungs- noch ein Grabensystem möglich, so dass eine Ableitung in das Mischwassersiel erfolgen muss.

#### 5.7 Lärmschutz

Das Plangebiet wird bereits heute durch Verkehrslärm des umliegenden Straßennetzes belastet. Ferner werden die zulässigen Nutzungen Ziel- und Quellverkehr verursachen und damit die verkehrliche Belastung für das Plangebiet verstärken. Um das Ausmaß der Lärmbelastung zu ermitteln, die durch die Realisierung der Planungsziele hervorgerufen werden können, wurde 2001 ein lärmtechnisches Gutachten erstellt. Das Gutachten geht rechnerisch von einer Kapazität von 900 Stellplätzen aus. Da nur ca. 850 Stellplätze gemäß der getroffenen Vereinbarungen gebaut werden sollen, ist tatsächlich von etwas günstigeren Bedingungen auszugehen, als in der Prognose ermittelt wurde. Bereits bei der Bestandssituation werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 für Kerngebiete am Tag und in der Nacht überschritten. Die Überschreitungen betragen zumeist mehr als 5 dB(A).

In den folgenden Straßen beträgt der Immissionspegel am Tage mehr als 70 dB(A):

- Raboisen,
- Hermannstraße,
- Ferdinandstraße (außerhalb des Plangebiets),
- Ballindamm (außerhalb des Plangebiets),
- Bergstraße (außerhalb des Plangebiets),
- Alstertor (außerhalb des Plangebiets),
- Gertrudenstraße (außerhalb des Plangebiets),
- Brandsende (außerhalb des Plangebiets) und
- Glockengießerwall (außerhalb des Plangebiets).

Durch den Betrieb der geplanten Tiefgarage ändert sich die Immissionsbelastung im Umfeld des Plangebiets nicht wesentlich. Da Pegelerhöhungen von weniger als 2 dB(A) nicht wahrgenommen werden können, sind sie als unwesentlich zu betrachten. Im unmittelbaren Nahbereich der Tiefgarage ist dagegen mit deutlichen Pegelerhöhungen zu rechnen. Dies gilt für die Hermannstraße (Pegelerhöhung um 3,3 dB(A)) und den außerhalb des Plangebiets belegenen Kreuzungsbereich Hermannstraße/Alstertor (Pegelerhöhung um 5,1 dB(A)). Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden, muss im Rahmen der Baugenehmigung geklärt werden, ob ergänzende Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Von der wahrnehmbaren Erhöhung der Schallimmissionen ist nur eine geringe Anzahl von Gebäuden betroffen. Gegebenenfalls haben die Eigentümer nach § 42 des Bundesimmissionsschutzgesetzes in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3831) gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

#### 5.8 Altlasten

Zur Erkundung möglicher Bodenschadstoffe wurden 2002 im Untersuchungsgebiet zwölf Trockenbohrungen und fünf Rammkernsondierungen im Bereich von Verdachtsflächen abgeteuft und untersucht (siehe auch Ziffer 4.4.1). Durch die Analysebefunde wurden für große Teile des Untersuchungsgebiets keine Verunreinigungen mit relevanten Altlasten festgestellt. Lediglich die Bereiche, in denen im Zuge der Baumaßnahmen weitere Detailuntersuchungen durchzuführen sind, sind in der Planzeichnung (Paulstraße 5 bis 7, Hermannstraße in Höhe der Hausnummern 30 und 17) entsprechend gekennzeichnet.

#### 6. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft

Im Plangebiet sind Eingriffe in Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung über diesen Bebauungsplan erfolgt. Das Plangebiet ist bereits vollständig versiegelt. Die Bedeutung dieses Bereichs für Naturhaushalt und Landschaft ist sehr gering. Bei Realisierung der Planausweisungen tritt keine Verschlechterung der Situation ein. Der Bebauungsplan bereitet daher keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vor, so dass nach § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich ist.

## 7. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

Zur Realisierung des Vorhabens ist auf der Grundlage von § 12 des Baugesetzbuchs zwischen dem Vorhabenträger und der Freien und Hansestadt Hamburg ein Durchführungsvertrag geschlossen. Danach wird der Vorhabenträger verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorgesehene Bebauung durchzuführen. Die Übernahme der Kosten für Umbaumaßnahmen im vorhandenen Straßennetz und die Verlegung bzw. Neuerrichtung von Versorgungsleitungen werden im Durchführungsvertrag inkl. Anlagen (Sondernutzungsvertrag, Erschließungsvertrag, Verträge mit Versorgungsunternehmen [Hamburger Stadtentwässerung, Hamburger Wasserwerke]) geregelt.

## 8. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet wird insbesondere der Baustufenplan Innenstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) aufgehoben.

## 9. Flächen- und Kostenangaben

### 9.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 17.200 m<sup>2</sup> groß. Hiervon entfallen auf Straßenverkehrsflächen etwa 5.080 m<sup>2</sup> (davon Fußgängerbereich neu etwa 3.190 m<sup>2</sup>).

### 9.2 Kostenangaben

Für die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, Sielbau, Herrichtung des Fußgängerbereichs und Schaffung zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen fallen Kosten an. Im Rahmen der Verträge (Durchführungsvertrag, Erschließungsvertrag, Sondernutzungsvertrag und Verträge mit den Versorgungsunternehmen) zwischen den Vorhabenträgern und der Stadt Hamburg sind Kostenübernahmen und sonstige Verpflichtungen verbindlich geregelt.