

# **B-Plan Hamburg-Altstadt 10**

## **Erläuterungsbericht zum Funktionsplan „Bohnenstraße“**



## **B-Plan Hamburg-Altstadt 10**

### Erläuterungsbericht zum Funktionsplan „Bohnenstraße“

Auftraggeber: Großer Burstah 3 GmbH  
Dornbusch 4  
20095 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiterin: 

Projektnummer: 2015222

Stand: 09.02.2016

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	ANLASS UND ZIELSETZUNG .....	4
2	GEPLANTE SITUATION.....	4
2.1	Geplante Nutzung und Verkehrsaufkommen.....	5
2.2	Erschließungsvariante .....	5
2.3	Querschnitte .....	7
2.4	Einmündungsbereiche.....	7
2.5	Entwässerung .....	7
	QUELLEN .....	9

## 1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Auf dem Grundstück des ehemaligen Allianz-Gebäudes in der Hamburger City wird das sogenannte Nikolaiquartier geplant. Auf den Flächen Großer Burstah 1-3 und Neue Burg 1 ist die Realisierung eines neuen Gebäudeensembles mit überwiegend Büronutzung, kleinflächigem Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss sowie einem Hotel und Wohnungen geplant. Die Erschließung des neuen Gebäudekomplexes soll über die neue Bohnenstraße erfolgen, die im Verlauf der gleichnamigen historischen Straßenführung liegt. Die Bohnenstraße soll als öffentliche Straße gewidmet werden.

## 2 GEPLANTE SITUATION

Der ehemalige Verwaltungskomplex der Allianz sowie das ehemalige Landeskirchenamt sollen mit Ausnahme der Tiefgarage abgetragen werden. Lediglich das historische Gebäude am Nikolaifleet (Globushof) bleibt bestehen und wird in das neue Gebäudeensemble bestehend aus 6 Baufeldern integriert (vgl. Abbildung 1).

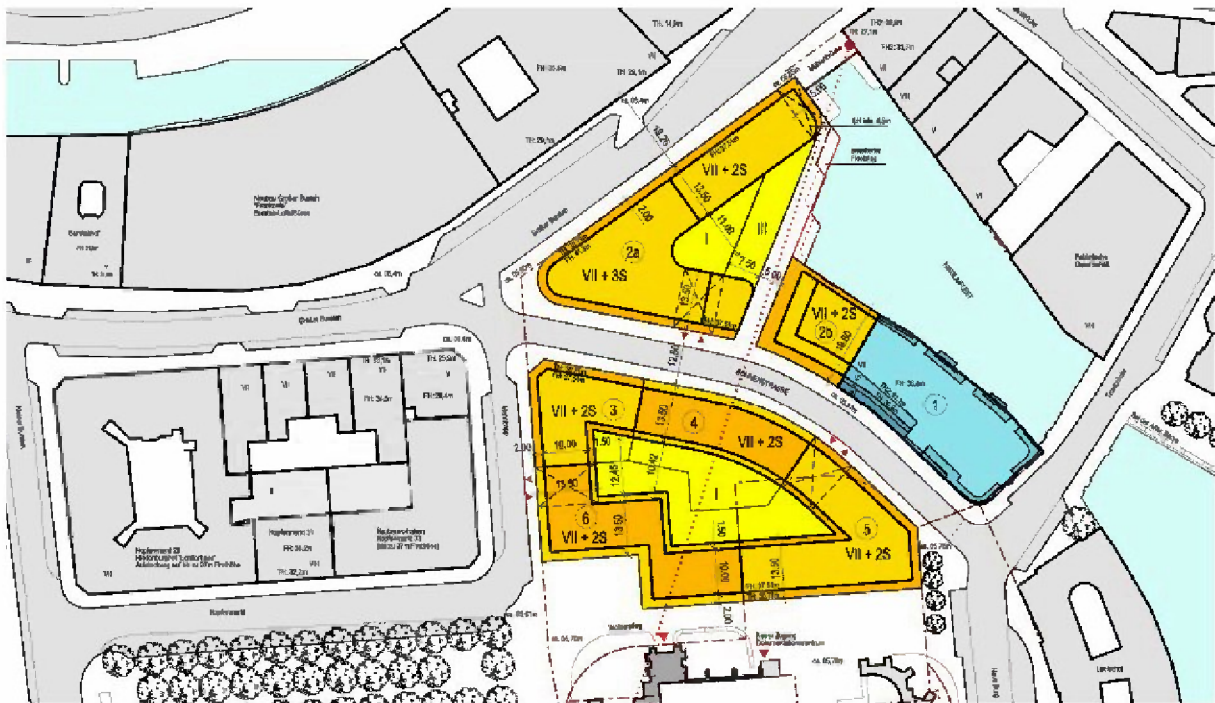


Abbildung 1: Gebäudestudie gemäß Störmer Murphy and Partners Architekten

ARGUS hat zu den Planungen des Grundstücks Neue Burg 1 bereits 2011 eine verkehrstechnische Stellungnahme erstellt, die das Erfordernis einer Änderung der vorhandenen Erschließung dieses Grundstückes darlegt bzw. eine mögliche Optimierung der Erschließung beschreibt. Diese wurde 2013 durch den Einbezug des Grundstücks Großer Burstah 1-3 in den städtebaulichen Entwurf konkretisiert.

Untersuchungsgrundlage war die in Abbildung 1 dargestellte Gebäudestudie mit der neu geplanten Bohnenstraße. Ebenfalls berücksichtigt wurde die Planung zur Umgestaltung des umliegenden Straßennetzes im Rahmen des BID Nikolai Quartier und der Grundinstandsetzung Großer Burstah.

## **2.1 Geplante Nutzung und Verkehrsaufkommen**

Die Baufelder 1 und 2b sollen ein Hotel der gehobenen Klasse beherbergen. In den Baufeldern 2a, 3, 4, 5 und 6 sind neben der Büronutzung auch Wohnungen, Einzelhandelsflächen und Gastronomie vorgesehen. Die erforderlichen Stellplätze werden in Tiefgaragen untergebracht, die über die Bohnenstraße angebunden werden sollen.

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung wurden fünf Erschließungsvarianten für die Bohnenstraße entwickelt und das durch die geplante Bebauung erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen ermittelt. Für die Spitzenstunde ergab sich danach ein Neuverkehr von rd. 190 Kfz-Fahrten, was im Innenstadtbereich grundsätzlich als gering einzuschätzen ist [1].

Die geplante Nutzung in den einzelnen Baufeldern hat sich seit Erstellung der Verkehrsuntersuchung leicht verändert. Die Anzahl der Wohneinheiten hat sich von 55-65 auf etwa 80 erhöht. Ebenso ist der Anteil der Einzelhandelsflächen gestiegen, wohingegen die Büronutzung um etwa ein Drittel reduziert wurde. Neu hinzugekommen ist ein Hotel mit etwa 155 Zimmern. Neben den für die Nutzung erforderlichen Stellplätzen wurden für die Verkehrserzeugung zusätzlich 200 öffentliche Stellplätze in der Tiefgarage berücksichtigt. Diese Erweiterung ist nun nicht mehr vorgesehen, so dass keine öffentlichen Stellplätze zur Verfügung stehen.

Eine Überprüfung des Verkehrsaufkommens in Bezug auf die neue geänderte Nutzung ergab eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 50 Kfz-Fahrten am Tag. Ohne die Erweiterung der Tiefgarage für öffentliche Stellplätze entfallen dagegen 1.300 Kfz-Fahrten am Tag. Die 2013 ermittelten 2.200 Kfz-Fahrten am Tag reduzieren sich somit auf 950 Kfz-Fahrten am Tag. Der Neuverkehr in der Spitzenstunde liegt damit bei etwa 90 Kfz-Fahrten und ist weiterhin als gering einzuschätzen.

## **2.2 Erschließungsvariante**

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden fünf Varianten ausgearbeitet. In den ersten drei Varianten wurde der westliche Abschnitt der Bohnenstraße als Fußgängerzone ausgebildet, der je nach Variante die Ausfahrt des Anlieferverkehrs durch die Fußgängerzone zugelassen hätte. Die Varianten 4 und 5 sahen eine Einbahnstraße Richtung Nordwesten für alle Verkehre mit unterschiedlicher Ausfahrt vor. Aus Gründen der leistungsgerechten Abwicklung der Verkehre an den angrenzenden Knotenpunkten, des Platzbedarfes der Bohnenstraße selbst sowie der Berücksichtigung der Busverkehre im Großen Burstah ergab sich aus gutachterlicher Sicht eine Vorzugsvariante [1]. Nach diversen Abstimmungsgesprächen mit der BSW (ehemals BSU), der BWVI/VE und dem Bezirk Mitte wurde die Variante 5 mit geringen Anpassungen Grundlage für den Funktionsplan.

Die Bohnenstraße soll somit als Einbahnstraße von Südosten nach Nordwesten verlaufen und lediglich Richtung Hopfenmarkt führen. Der Anschluss an den Hahntrapp wird als Gehwegüberfahrt gestaltet.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die Erschließung des neuen Gebäudeensembles erfolgt für den MIV über die neue Bohnenstraße, die sich in den geplanten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h integriert. Die Tiefgaragenzufahrten befinden sich in der Bohnenstraße im Bereich des Baufeldes 5 und des Baufeldes 2a. Eine weitere Tiefgaragenzufahrt ist im Hahntrapp zu Baufeld 6 vorgesehen. Die Bohnenstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Norden ausgewiesen. Eine Ausfahrt ist nur über den Hahntrapp möglich und von dort über den Hopfenmarkt zur Willy-Brandt-Straße.

### **Parken/Laden**

Bei der geplanten Nutzung von 80 Wohneinheiten müssten etwa 12-16 Besucherparkstände realisiert werden. Auf Grund der geplanten Nutzung durch Einzelhandel und Gastronomie ist zusätzlich mit Anlieferverkehren zu rechnen.

Im Bereich des neuen Gebäudeensembles sind in der Trostbrücke, der Bohnenstraße und der Straße Hahntrapp je zwei Parkstände vorhanden. Im Großen Burstah sind weitere acht Parkstände im Zuge der Grundinstandsetzung berücksichtigt worden, so dass es direkt angrenzend 14 Parkstände gibt.

Ladezonen werden in der Bohnenstraße und dem Hahntrapp vorgesehen. Im Großen Burstah wurde im Zuge der Grundinstandsetzung bereits eine hergestellt. Die Ladezonen im Großen Burstah und Hahntrapp sind für einen großen Lkw dimensioniert. Die Ladezone in der Bohnenstraße für einen kleinen Lkw. Im Großen Burstah könnte durch Ummarkierung auch eine Lieferzone für Sattelzüge eingerichtet werden. Dabei entfielen ein Parkstand.

### **Nichtmotorisierter Individualverkehr**

Der Radverkehr wird analog zu den angrenzenden Straßen im Mischverkehr geführt. Eine Freigabe der Einbahnstraße wie auch in den übrigen Straßen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ist möglich. Es werden 19 Fahrradbügel entlang der Fahrbahn vorgesehen.

In der Bohnenstraße ist beidseitig ein Gehweg vorgesehen. Die Kreuzungsbereiche sollen wie in den angrenzenden Straßen durch taktile Elemente ausgebildet werden.

### **Feuerwehr**

Aufstellflächen für die Feuerwehr sind nicht berücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass es sich bei den Gebäuden um Hochhäuser handelt, die über einen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen.

### **Begrünung**

Die Parkstände/Lieferzonen/TG-Zufahrten sind durch fünf Baumpflanzungen abgegrenzt.

### **2.3 Querschnitte**

Die Bohnenstraße erhält eine Gesamtbreite von 12,30-12,50 m und ist in Anlehnung an die angrenzenden Straßen den BID Nikolai-Quartier als Straße mit „weicher“ Separation vorgesehen. Die Fahrbahn hat eine Breite von 3,80 m. Dies ermöglicht den Begegnungsfall Pkw/Rad gem. RAS 06, so dass auch die Bohnenstraße wie im gesamten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Entlang der nördlichen Fahrbahnkante ist ein 2,50 m breiter Multifunktionsstreifen vorgesehen, in dem eine Ladezone, eine Hotelvorfahrt für Taxen, Parkstände, Bäume und Fahrradbügel integriert werden. Beidseitig zur Fahrbahn sind zusätzlich ein je 3,0-3,10 m breiter Gehweg vorgesehen. Auf Grund der gewünschten Hotelkategorie (4-5 Sterne), der geplanten Größe des Hotels (rund 160 Zimmer) sowie der zentralen Lage und der damit verbunden sehr guten ÖPNV-Anbindung ist keine Hotelvorfahrt für Busse vorgesehen.

Die östliche Nebenfläche der Straße Hahntrapp soll im Zuge der Erschließung ebenfalls angepasst werden. Der durch das BID geplante Querschnitt der Straße mit „weicher“ Separation bleibt unverändert, so dass neben der Fahrbahn von 3,80 m ein Multifunktionsstreifen von 2,50 m und ein Gehweg von 2,55 m anschließt. Der Multifunktionsstreifen beinhaltet eine Ladezone, Parkstände und Fahrradbügel.

### **2.4 Einmündungsbereiche**

Um ein Abbiegen in den Großen Burstah zu unterbinden ist der Einmündungsbereich zum Hahntrapp deutlich nach Süden abgekröpft und für ein 3-achsiges Müllfahrzeug bzw. einen Großen Lkw ausgelegt. Zusätzlich wird die östliche Bordkante der Einmündung Großer Burstah/Hahntrapp angepasst. Die Einmündung der Bohnenstraße zum Hahntrapp wird zudem als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Der Einmündungsbereich wird optisch an die Gehwege angeglichen, während die Fahrbahn wie auch die angrenzenden Straßen Neue Burg und Hahntrapp/Hopfenmarkt mit Großpflaster befestigt sind.

Der Einmündungsbereich an der Neuen Burg ist beidseitig ebenfalls für ein 3-achsiges Müllfahrzeug bzw. einen Großen Lkw gem. PLAS 6 dimensioniert. Falls die im Zuge des BIDs geplante Einbahnstraßenregelung in der Trostbrücke von Süden über die Neue Burg zur Einmündung Bleichenbrücke/Neß/Trostbrücke beibehalten wird, kann der Übergangsbereich zur Trostbrücke angepasst werden.

### **2.5 Entwässerung**

Auf Grund der Lage im Innenstadtbereich, der vorhandenen Mischwassersiele in den angrenzenden Straßen und der vorhandenen Querschnittsbreite wird von einer oberflächennahen Entwässerung abgesehen.

Das auf den Verkehrsflächen anfallende Regenwasser soll über Straßenabläufe am Fahrbahnrand gesammelt werden und über eine Straßenentwässerungsleitung in die angrenzenden Siele abgeleitet werden.

Die Ableitung der privaten Flächen muss ebenfalls über die angrenzenden Siele erfolgen. Zur Überprüfung inwieweit eine Rückhaltung des anfallenden Regenwasser von den Grundstücken erforderlich ist, wurden die zu erwartenden Einleitmengen ermittelt. Für die Berechnung der Regenwassermengen wurde der Bemessungsregen der Hansestadt Hamburg [2] zur maßgebenden Regendauer zugrunde gelegt. Die Abflussbeiwerte entsprechen den Vorgaben des DWA-M 153. Für die geplanten Verkehrsflächen wurde ein Abflussbeiwert von 0,75 angesetzt, da alle Flächen mit Pflaster befestigt werden sollen. Der mittlere Abflussbeiwert der Gebäude wurde mit Ausnahme der begrünten Innenhöfe mit 0,7 angesetzt unter der Annahme, dass mindestens 60% der Dachflächen begrünt werden. Die zu erwartende Einleitmenge des gesamten Planungsgebietes liegt damit bei etwa 131 l/s.

Die zulässige Einleitmenge in die angrenzenden Siele im Großen Burstah, den Hahntrapp und die Neue Burg ist in Abstimmung mit Hamburg Wasser auf 104 l/s zu begrenzen. Die Einleitmenge kann jedoch frei auf die umliegenden Siele aufgeteilt werden. Damit ist nach derzeitigem Kenntnisstand eine Rückhaltung des Regenwassers auf den Grundstücken erforderlich.

Wohin die einzelnen Baufelder entwässern ist im Zuge des weiteren Planungsverlaufes abzustimmen. Es ist davon auszugehen, dass die Baufelder 2a, 3, 4 und 6 wie auch im Bestand direkt an die Siele im Großen Burstah und Hahntrapp angeschlossen werden. Die Baufelder 1, 2b und 5 sind sehr wahrscheinlich über die Bohnenstraße zu entwässern. Falls eine Entsorgung des anfallenden Niederschlags- und Schmutzwassers über die Bohnenstraße erfolgen muss, so ist hier statt einer Straßenentwässerungsanlage ein Siel vorzusehen.



## Quellen

- [1] ARGUS (2013): Erschließung ehemaliges Allianz-Gebäude, Verkehrstechnische Stellungnahme, Hamburg
- [2] Bemessungsregen, Regenreihen der Freien und Hansestadt Hamburg von 2003 zur Bemessung oberirdischer Gewässer und öffentlicher Abwasseranlagen