

Vorabzug Objektbeschreibung

Urbane Mitte Sankt Augustin Huma Einkaufspark



Allgemeines:

Bauvorhaben: Huma Einkaufspark Sankt Augustin

Bauherr: Jost Hurler Beteiligungs- und
Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG
Leopoldstraße 236
80807 München

Projektmanagement: Münchner Grund
Projektmanagement -Beratung -Planung GmbH
Destouchesstraße 68
80796 München

Generalplaner: Chapman Taylor Architektur und Städtebau
Planungsgesellschaft mbH
Peter-Müller-Straße 10
40468 Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

1. Objektbeschreibung

- 1.1. Lage des Baugrundstücks / städtebauliche Situation
- 1.2. Nutzungskonzept
 - 1.2.1. Untergeschoss
 - 1.2.2. Straßenebene
 - 1.2.3. Zwischengeschoss
 - 1.2.4. Marktebene
 - 1.2.5. 1.Obergeschoss
 - 1.2.6. 2.Obergeschoss und Dachgeschoss
 - 1.2.7. Spindel
 - 1.2.8. Systemparkhaus
 - 1.2.9. Bürgerforum
- 1.3. Fassaden
 - 1.3.1. Südfassade mit Bürgerforum
 - 1.3.2. Ostfassade mit Spindel
 - 1.3.3. Nordfassade

2. Verkehr

- 2.1. Erschließung Systemparkhaus, innenliegendes Parkhaus
- 2.2. Erschließung Parkdecks über Spindel
- 2.3. Haltestelle Markt
- 2.4. Ost West Spange

3. Planunterlagen Lageplan

- 3.1. Lageplan
- 3.2. Grundriss Straßenebene
- 3.3. Grundriss Marktebene
- 3.4. Grundriss 1.Obergeschoss
- 3.5. Grundriss 2.Obergeschoss
- 3.6. Hauptansichten
- 3.7. Ansichten Bürgerforum
- 3.8. Schnitte

4. Grundstück und Grundstücksdaten

5. Bauabschnitte und Baustellenorganisation

- 5.1. 1.Bauabschnitt - Neubau auf der Ostseite des Grundstücks
- 5.2. 2.Bauabschnitt – Neubau auf der Westseite des Grundstücks

1. Objektbeschreibung

1.1 Lage des Baugrundstücks / städtebauliche Situation

Die Firma Jost Hurler Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG (im Weiteren: Hurler) beabsichtigt den HUMA-Einkaufspark Sankt Augustin grundlegend neu zu gestalten. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Rathaus soll ein neues städtebauliches Ensemble entstehen, welches die vorhandene Stadtstruktur berücksichtigt und durch die bewusste Öffnung zum öffentlichen Raum neue attraktive Wegebeziehungen schafft.

Diese neue „Urbane Mitte Sankt Augustin“ soll eine Weiterentwicklung der Innenstadt zu einer Drehscheibe des lokalen und überregionalen Handels, Dienstleistung und Kulturangebote bewirken und damit zum Marktplatz der Stadt mit einem multifunktionalen Nutzungsangebot werden.

Aus stadtplanerischer Sicht muss die Neuordnung der Grundstücke positiv bewertet werden, da der bisherige Gebäudekomplex des HUMA-Einkaufsparks und das Parkplatzareal derzeit nur eine sehr begrenzte Durchlässigkeit und Vernetzung mit den umliegenden Bereichen gewährleistet. Durch die beabsichtigte Neuordnung wird eine deutliche Aufwertung des Stadtzentrums, eine Anbindung der umliegenden Wohnquartiere zum Rathaus und zu dem Stadtbahnhaltepunkt als auch eine Vernetzung mit der Hochschule angestrebt.

Das Plangebiet der Urbanen Mitte liegt im Zentrum von Sankt Augustin.

Im Süden schließt die bestehende Marktplatte mit angrenzender Bebauung wie Rathaus, Verwaltung, öffentliche Einrichtung und Hotel, an.

Im Westen befindet sich die Rathausallee, westlich der Rathausallee folgen öffentliche Einrichtungen wie z.B. Fachhochschule und Gymnasium.

Im Norden liegt die Südstraße mit angrenzendem Wohngebiet und kleineren Fachmärkte, den Südarkaden.

Im Osten wird das Grundstück durch die Stadtbahnlinie Bonn-Siegburg begrenzt. Östlich der Stadtbahnlinie verläuft parallel die Bundesstraße Bonner Straße mit angrenzender Wohnbebauung.

Eine 110 KV Leitung, welche ursprünglich über das Grundstück verlief, wird derzeit als Bodenleitung im Erdreich umverlegt.

Mit der angestrebten Neuordnung des Huma Einkaufsparks bietet sich die einmalige Chance, sowohl die aktuellen städtebaulichen Defizite des Standortes als auch die

vorhandenen Angebotsstrukturen in Sankt Augustin langfristig zu verbessern bzw. zu stärken.

Das Konzept sieht vor, dass die Urbane Mitte ein Stück Stadt in der Stadt wird – nicht ein großvolumiger, monolithischer Baukörper sondern eine Folge von erlebbaren Stadtbausteinen mit individuellen Strassen und Plätze.

Die Urbane Mitte darf nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Kontext zu den übrigen Hochbaumaßnahmen im Baugebiet West gesehen werden, die in den kommenden Jahren realisiert werden sollen.

Wichtige innerstädtische Funktions- und Wegebeziehungen (Erschließung für Fußgänger, Radfahrer, Marktbesucher, Anbindung an den ÖPNV, sowie bereits bestehende Nutzungen wie z.B. Wochenmarkt) sollen erhalten bzw. ausgebaut werden.

Die unterschiedlichen Niveaus – Marktplatz / Südstrasse / S-Bahn-Haltestelle – werden aufgenommen, Alt und Neu miteinander verzahnt.

Im Zusammenspiel von Alt und Neu erhält der Markplatz neue Platzkanten, wird vollkommen neu gestaltet und in Zukunft „der“ zentrale Stadtplatz in Sankt Augustin mit einer Vielzahl unterschiedlicher Funktionen – Verteilerebene, Treffpunkt, Aufenthaltsbereich, und vieles mehr.

Ein lebendiger Stadtplatz benötigt Nutzungen die dieses Leben generieren. Zu diesem Zweck werden alle Frequenzbringer – Stadtbahnhaltestelle, Brücke, Stellplätze unter der Marktebene – konsequent auf den Platz geführt.

Kulturelle Ereignisse und öffentliche Veranstaltungen finden in dem neuen Bürgerforum vis-a-vis dem Rathaus statt.

Östlich des Bürgerforums liegt die S-Bahn-Haltestelle Sankt Augustin Markt, die Stadt Sankt Augustin und die Stadtwerke Bonn planen diese im Rahmen der Gesamtmaßnahme ebenfalls zu erneuern. Entsprechend ihrer zukünftigen städtebaulichen Bedeutung wird die neue Stadtbahnhaltestelle deutlich größer und prägnanter ausgebildet und unterstreicht somit die neu entstehende städtebauliche Achse zwischen Bonner Strasse und Marktplatz.

Im Norden öffnet sich das Center mit einer parkähnlich gestalten Grünanlage zu den Südarkaden und bindet diese über eine axiale Wegebeziehung in den Gesamtkomplex ein.

Im Westen, parallel zur Rathausallee, entsteht ein neues mehrgeschossiges Parkhaus mit Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss.

1.2 Nutzungskonzept

1.2.1 Untergeschoss

In Teilbereichen des Objektes wird ein Untergeschoss ausgebildet. Das Untergeschoss beinhaltet die elektrotechnischen Versorgung des östlichen Baukörpers, sowie die Sprinklerzentralen des gesamten Bauvorhabens.

1.2.2 Straßenebene

Die Straßenebene ist die erste der drei Handelsebenen und dient in erster Linie der Nahversorgung. Auf dieser Ebene werden sich Mieter wie ein SB Warenhaus, Drogeriemarkt, Discounter, Bäcker, etc. befinden.

Der Zugang zur Marktstraße erfolgt von dem neuen Vorplatz an der Südstraße. Die Marktstraße ist axial auf das gegenüberliegende Fachmarktzentrum „Südarkaden“ ausgerichtet. Die interne Erschließung auf die darüber liegende Marktplatzebene erfolgt über Rolltreppen und Aufzüge.

Zwei interne Parkebenen werden unmittelbar angeschlossen, die erste Parkebene ist niveaugleich an die Marktstraße angebunden.

Die Zufahrt der Parkebenen erfolgt über die Rathausallee, die Ausfahrt unter der bestehenden Marktplatte auf die Rathausallee.

Zwischen dem mehrgeschossigen Parkhaus an der Rathausallee und dem Hauptbaukörper befindet sich ein begrünter Innenhof, der während der regulären Öffnungszeiten öffentlich begehbar ist.

Die Ver- und Entsorgung der Urbanen Mitte erfolgt von der Straßenebene. Vier Anlieferhöfe gewährleisten, dass die Andienung in die jeweiligen Mieteinheiten auf kurzem Wege erfolgen kann.

Die Anlieferhöfe 1, 2 und 3 werden über die Hubert-Minz-Straße, der Anlieferhof 4 über die Rathausallee erschlossen. Im Bereich der Anlieferzonen sind zusätzliche Lagerflächen, Technikflächen und Anlieferaufzüge angeordnet.

Im Bereich zwischen Stadtbahnhaltestelle und Parkspindel wird ein begehbare, begrüntes Dach als Sichtschutz über die abgesenkte östliche Anlieferstraße gespannt. Der bestehende öffentliche Fuß und Fahrradweg entlang der Stadtbahnlinie bleibt erhalten und wird aufgewertet.

1.2.3 Zwischengeschoss

Auf der Zwischenebene „Parkebene 2“ befinden sich weitere Stellplätze, die über eine interne Rampeanlage von der Straßenebene erschlossen werden. Die Anbindung an die Marktstraße erfolgt über Rollsteigen und Aufzugsanlagen.

1.2.4 Marktebene

Die Marktplatzebene ist die zweite Handelsebene und liegt auf Höhe des Stadtplatzes, vorgesehen ist ein vielseitiges Angebot aus Mode, Gastronomie, Unterhaltungselektronik, uvm. Vis a Vis der Stadtbahnhaltestelle ist auch ein Kindergarten mit Außenbereich vorgesehen.

Ausgewählte Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen werden direkt von dem Stadtplatz erschlossen, um zu gewährleisten, dass dieser auch unabhängig von Ladenöffnungszeiten belebt wird.

Die Marktplatzebene versteht sich als Fortführung des neuen Stadtplatzes. Nutzungen auf dem Stadtplatz - wie z.B. Wochenmarkt oder Stadtfeste – fließen nahtlos in das Gebäude und setzen sich hier fort.

Auch die Oberbeläge des Stadtplatzes, die Bepflanzungen und die Fassadenmaterialien werden im Gebäudeinneren fortgeführt.

Der städtische Charakter wird im Gebäudeinneren durch zwei frei eingestellte Häuser zusätzlich unterstrichen. Es entstehen interne Bewegungsachsen in Nord-Süd und Ost-West Richtung, großzügige Lufträume schaffen Sichtverbindungen zwischen den einzelnen Ebenen, die über Treppen, Rolltreppen und Aufzugsanlagen miteinander verbunden sind.

Das Systemparkhaus wird über zwei witterungsgeschützte Brücken mit Aufzugsanlagen an den Hauptbaukörper angebunden.

1.2.5 1.Obergeschoss

Im 1.OG befindet sich die dritte Handelsebene „Galerieebene“ mit großzügigen Bestuhlungs- – und Terrassenflächen.

Die Erschließung der Galerieebene erfolgt über Treppen, Rolltreppen und Aufzugsanlagen.

Über zwei Brücken besteht eine direkte Anbindung an das Systemparkhaus an der Rathausallee, die Stellplätze über dem östlichen Bauteil können niveaugleich bzw. über ein Erschließungsfoyer mit Rolltreppen und Aufzugsanlagen erreicht werden.

Die beiden Parkebenen im Osten werden durch fünf begrünte Lichthöfe gegliedert, die die räumliche Tiefe des zweigeschossigen Parkdecks unterbrechen und die natürliche Durchlüftung unterstützen.

1.2.6 2.Obergeschoss u. Dachgeschoss

Im 2.OG befindet sich das Gesundheitszentrum, das über einen autarken Treppenhauskern direkt vom Stadtplatz erschlossen wird.

Die Dachflächen, die von den angrenzenden Gebäuden sichtbar sind, werden extensiv begrünt.

Die Technikzentralen auf dem Dach werden mit einem Sichtschutz verkleidet. Je nach Lage werden Technikflächen mit geschlossenen Wänden oder Gittersichtschutz umfasst.

Im Bereich des östlichen Baukörpers befindet sich die zweite Ebene des zweigeschossigen Parkdecks. Die Parkebene wird im Bereich der Stellplätze durch Baumreihen gegliedert.

Die Erschließung der Marktstraße erfolgt über ein Foyer, welches über Rolltreppen und Aufzüge an die Handelsebenen angebunden ist.

1.2.7 Spindel

Die Spindel dient zur Erschließung der zwei Parkebenen des östlichen Baukörpers von der Bonner Straße.

Die Spindel mit anschließender Verbindungsbrücke ermöglicht eine Erschließung von der Bonner Straße über die Stadtbahnlinie Bonn Siegburg.

1.2.8 Systemparkhaus

An der Rathausallee wird ein mehrgeschossiges Systemparkhaus vorgesehen. Um eine Belebung des Straßenraumes zu gewährleisten wird das Erdgeschoss in der Höhenentwicklung als Sockelgeschoß ausgebildet, das zu einem erheblichen Teil für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung steht.

1.2.9 Bürgerforum

Das Bürgerforum ist zentraler Bestandteil der Urbanen Mitte und öffnet sich großflächig und transparent zum Stadtplatz.

Ein Foyer, die Garderobe, sowie Nebenflächen des Bürgerforums sind auf der Straßenebene untergebracht. Ein Treppenhauskern mit Aufzug gewährleistet eine behindertengerechte Erschließung des Bürgerforums und des Stadtplatzes von der bestehenden Parkebene unterhalb des Platzes.

Ein weiteres Foyer befindet sich auf der Stadtplatzebene (EG).

In dem Foyer und auf dem Stadtplatz können Veranstaltungen und kulturelle Ereignisse stattfinden.

Der Bürgersaal mit Bühne befindet sich im EG und bietet Platz für ca. 350 Personen.

1.3 Fassaden / Erscheinungsbild

Die einzelnen Baukörper der Urbanen Mitte sollen durch differenziert gestaltete Fassaden sowohl eine städtebauliche Vielfalt, als auch ein städtebauliches Gesamtensemble bilden.

Die unterschiedlichen äußeren Fassadenmaterialien werden in das Gebäude hineingeführt, so dass sich in dem Innenraum einzelnen Gebäude abzeichnen.

1.3.1 Südfassade mit Bürgerforum

Die Fassaden am neuen Stadtplatz werden mit besonders hochwertigen Materialien wie Naturstein, Klinker und hochwertigem Putz ausgeführt.

Große Schaufensteranlagen und Zugänge zu gastronomischen Einheiten und Praxen sind zum Platz orientiert.

Die sehr großzügige, transparente Glasfassade des Haupteingangs Stadtplatz / Marktplatzebene ist so konzipiert, dass die Glasanlagen auf Platzebene geöffnet werden können, so dass ein fließender Übergang zwischen Innen und Außen gewährleistet ist.

Die Fassade des Bürgerforums wird mit einer hochwertigen vorgehängten Fassade verkleidet. Der Zugang in das Foyer erfolgt über eine zweigeschossige Glasfassade,

1.3.2 Ostfassade mit Spindel

Die Ostfassade ist im Bereich des Bürgerforums mit einer hochwertigen vorgehängten Fassade verkleidet.

Im Bereich des geplanten Kindergartens bzw. auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle wird ein „Kopfbau“ als Lochfassade ausgebildet, welche mit Klinker verkleidet wird.

Im Bereich SB- Warenhauses ist eine Putzfassade als Lochfassade mit farbig verkleideten Fensterelementen vorgesehen. Die Fassade der offenen Parkflächen im 1.Obergeschoss werden durch farbig differenzierte Lamellen gegliedert.

Durch die unterschiedliche Anordnung der Fensteröffnungen, Lamellen, Vitrinen und der Brückenanbindung der Spindel wird der Baukörper bewusst gegliedert.

Die Spindel wird durch unterschiedliche Pflanzentypen vollständig begrünt.

1.3.3 Nordfassade

An der Nordfassade wird im östlichen Bereich die Verkleidung des Wärmedämmverbundsystems fortgeführt. Der angrenzende Baukörper, der zu den Südarkaden orientiert ist, wird mit einer Vorhangfassade (z.B. Faserzementplatten) verkleidet.

Der Eingang zur Marktstrasse ist als transparente Glasfassade ausgebildet, so dass die Marktstraße und der neu gestaltete Vorplatz optisch eine räumliche Einheit bilden.

Der Baukörper zwischen dem Zugang Marktstrasse und dem Systemparkhaus wird als Wärmedämmverbundsystem ausgeführt.

Im Bereich der Straßenebene werden zum Platz Schaufenster und Zugänge angeordnet. Das Fassadenkonzept sieht vor, dass notwendige Fensteröffnungen flexibel nach Anforderungen der Nutzer angeordnet werden können.

Das Erdgeschoß der anschließenden Nordfassade des Systemparkhauses wird als Wärmedämmverbundfassade mit Schaufensteranlagen ausgeführt, die darüber liegenden Parkebenen werden mit farbig differenzierten Lamellen verkleidet.

1.3.3 Westfassade

Das Erdgeschoß des Systemparkhauses wird als Wärmedämmverbundfassade mit Schaufensteranlagen ausgeführt, die darüber liegenden Parkebenen werden mit farbig differenzierten Lamellen verkleidet.

Der angrenzende Baukörper im Bereich der vorhandenen Fußgängerbrücke erhält eine Klinkerfassade.

2. Verkehr

2.1 Erschließung Systemparkhaus, innenliegendes Parkhaus

Die Erschließung des Systemparkhauses und des innenliegenden Parkhauses erfolgt über die Rathausallee

Parallel zur Rathausallee ist ein zweihüftiges Parkhaus geplant. Da es sich um einen Parkbau handelt, ist die Realisierung als Systemparkhaus möglich. Die Zufahrt erfolgt von der Rathausallee an der Südseite des Parkhauses, die Ausfahrt ist wieder zur Rathausallee am nördlichen Ende des Parkhauses vorgesehen. An der Ein- und Ausfahrt sind je drei Abfertigungsanlagen als Zufahrtskontrolle vorgesehen.

Unterhalb der Verkaufsebenen ist eine zweigeschossige Parkierungsanlage vorgesehen. Die Anfahrt der Tiefgarage erfolgt von der Rathausallee, die Ausfahrt ist unter der Marktplatte und weiter zur Rathausallee vorgesehen. Für die Ein- und Ausfahrt sind nach einer ersten überschlägigen Bemessung je zwei Abfertigungsanlagen geplant.

2.2 Erschließung Parkdecks über Spindel

Oberhalb des östlichen Baukörpers befindet sich eine zweigeschossige Parkierungsanlage. Die Erschließung dieses Parkhauses erfolgt über eine Wendelrampe zur Bonner Straße (B 56). Über die Anbindung zum Busbahnhof wird die Spindel an den heutigen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Bonner Straße / Sandstraße angeschlossen. Die Spindel ist als Wendelrampe im Zweirichtungsverkehr geplant und führt an ihrem Ende mit einer Brücke über die Stadtbahntrasse auf das untere Parkdeck im 1.OG. Die Brücke ist zweistreifig geplant.

2.3 Haltestelle Markt

Die Schienenstrecke zwischen Bonn und Siegburg wird von der Linie 66 der SWB befahren.

Östlich des neuen Bürgerforums liegt die S-Bahn-Haltestelle Sankt Augustin Markt. Die Stadt Sankt Augustin und die Stadtwerke Bonn planen die Haltestelle im Rahmen der Gesamtmaßnahme ebenfalls zu erneuern.

Entsprechend ihrer zukünftigen städtebaulichen Bedeutung wird die neue Stadtbahnhaltestelle deutlich größer und prägnanter ausgebildet und unterstreicht somit die neu entstehende städtebauliche Achse zwischen Bonner Strasse und Marktplatz.

Die wesentlichen Veränderungen entstehen durch die Erneuerung der Haltestellenüberdachung und das Anbringen eines Blindenleitsystems.

Die Bahnsteige werden weiter als Seitenbahnsteige in paralleler Anordnung vorgesehen.

Es werden nördlich der Überdachung zwei neue Aufzugsanlagen mit Treppenhäuser installiert, welche eine barrierefreie Erschließung des Brückenbauwerks ermöglichen.

Für Fahrradfahrer ist zudem eine Erschließung des Brückenbauwerks und somit die Überquerung der Gleisanlagen über Rampenanlagen möglich.

2.4 Ost West Spange

Objektbeschreibung Ost-West-Spange

Gemäß Verkehrsgutachten sollte im Fall der Realisierung aller vier im Zentrum vorgesehener Entwicklungsvorhaben (Huma Einkaufspark, Tacke, Zentrum West, Klosterhöfe) - wie im Planfall 2 unterstellt - eine zusätzliche Straßenverbindung, der so genannten Ost-West-Spange, zwischen der Rathausallee / Marktstraße und der Bonner Straße (B56) gebaut werden. Einen entsprechenden Vorentwurf für die Ost-West-Spange wurde von dem Ingenieurbüro Stapelmann und Bramey AG erstellt.

Bei der Anbindung der Ost-West-Spange an die Bonner Straße (B56) sind aus beiden Richtungen separate Abbiegespuren in die neue Straßenverbindung geplant. An dem Anbindungsknoten ist zudem die Errichtung einer Lichtsignalanlage vorgesehen. Die Einbiegespuren teilen sich ebenfalls in eine separat geführte Linkseinbieger- und Rechtseinbiegerspur auf die Bonner Straße (B56). Eine zusätzliche Busspur verbindet die bestehende Buswendeschleife mit der neuen Verbindungsspange in Richtung der Rathausallee. Die bereits heute bestehende Zufahrt zu dem Parkplatz Rathaus bleibt bestehen. Um das Linksabbiegen von der neuen Straßenachse in die Parkplatzzufahrt zu optimieren, wird die Einrichtung einer kurzen Aufstellfläche für die Linksabbieger empfohlen. Entlang der Kurven, in der Abbildung 1 in Rot gekennzeichnet, sind Stützbauwerke vorgesehen. Zudem ist die Errichtung eines Brückenbauwerks zur Unterführung der Stadtbahntrasse erforderlich.

Die neue künftige Ost-West Spange kreuzt die Stadtbahntrasse und den parallel verlaufenden Geh- und Radweg südlich des Haltepunktes Markt im Ortskern der Stadt Sankt Augustin. Die künftige Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung (EÜ) bzw. Fuß- und Radwegüberführung (FÜ) auszubilden. Im Bauwerksbereich verläuft die Bahntrasse in Dammlage.

Die künftigen EÜ und FÜ werden als flach gegründete Stahlbeton- bzw. Verbundbauwerke ausgebildet.

Bauwerksdaten: Eisenbahnüberführung

- Kreuzungswinkel: ca. 90 gon
- Breite zw. den Geländern: $\geq 9,60$ m
- Lichte Weite: $\geq 13,00$ m
- Lichte Höhe über der Fahrbahn: $\geq 4,50$

Der Überbau der EÜ ist auf beiden Seiten mit Randkappen mit Kabelkanal versehen. Als Absturzsicherung ist auf beiden Seiten ein 1 m hohes Stahlgeländer vorgesehen.

Die Entwässerung der EÜ erfolgt gravimetrisch in die Hinterfüllbereiche hinter den Widerlagern.

Bauwerksdaten: Fuß- und Radwegüberführung

- Kreuzungswinkel: ca. 90 gon
- Breite zw. den Geländern: $\geq 2,50$ m
- Lichte Weite: $\geq 13,00$ m
- Lichte Höhe über der Fahrbahn: $\geq 4,50$ m

Der Überbau der FÜ ist auf beiden Seiten mit einem 1,10 m hohen Füllstabgeländer versehen.

Die Entwässerung der FÜ erfolgt gravimetrisch in die Hinterfüllbereiche hinter den Widerlagern.

3. Planunterlagen

Siehe Anlagen

4. Grundstück und Grundstücksdaten

Baugrundstück	ca. 76.192 m ²
Verkaufsfläche	ca. 46.230 m ²
Anzahl Stellplätze:	ca. 2150 Stellplätze

5. Bauabschnitte und Baustellenorganisation

Das Projekt „Urbane Mitte St. Augustin“ wird in zwei Bauabschnitten realisiert werden.

5.1 1. Bauabschnitt - Neubau auf der Ostseite des Grundstückes

Dauer ca. 2 Jahre

In dieser Phase wird der östliche Grundstücksteil als 1. Baustufe für das neue Einkaufszentrum bebaut. Es wird zunächst die bestehende Parkplatzfläche rückgebaut. Die Bautätigkeit beginnt in der südöstlichen Grundstücksecke und schreitet nach Norden fort. Mehrere Turmkräne und Mobilkräne werden die Rohbaukonstruktion ermöglichen.

Für die spätere funktionsfähige Erreichbarkeit dieses Bauabschnittes mit dem PKW wird in dieser Bauphase auf einem Grundstück östlich der Stadtbahntrasse eine PKW-Rampe errichtet werden. Durch eine Brücke über die Bahngleise werden dann aus Richtung der Bonnerstrasse die Parkdecks in den oberen Geschossen dieses Bauabschnittes erschlossen werden.

Die Ein- und Ausfahrt zur Baustelle soll in dieser Phase über die Südstrasse erfolgen. Über diese Zufahrt sind vergleichsweise wenig Aushubmassen zu bewegen, da relativ wenig Untergeschossflächen neu entstehen. Lediglich die Materialtransporte zur Baustelle werden über diese Ein- und Ausfahrten erfolgen.

Die Bestandsbauten des HUMA-Einkaufszentrums bleiben in dieser Phase fast ungestört und in Betrieb. Nur der bestehende Eingang auf der Ostfassade muss wegen des 1. Bauabschnittes an die nördliche Stirnseite der Bestandsbauten verlegt werden. Erst gegen Ende dieser Bauphase werden an der Ostfassade des Bestandsgebäudes Fassadenteile entfernt, um den späteren Anschluss beider Bauabschnitte zu ermöglichen.

Der Zugang zu den Bestandsbauten vom Marktplatz wird in dieser Phase bestehen bleiben. Auch die Zugänglichkeit zum Parkhaus von der Rathausallee bleibt dann unverändert - genauso wie die Fußgängerbrücke über die Rathausallee. Die Rathausallee wird möglichst freigehalten von Baustellenverkehren.

Die entfallenden Parkplätze sollen übergangsweise auf dem Grundstück westlich der Rathausallee zur Verfügung gestellt werden bis der 2. Bauabschnitt komplett fertig gestellt ist.

Zum Frühjahr 2013 wird der erste, östliche Bauabschnitt des neuen Einkaufszentrums komplett funktionsfähig sein. Der überwiegende Teil der Kunden und Besucher wird mit dem Auto zum Gebäude gelangen, und zwar von der Bonner Strasse über die PKW-Brücke, die über die Bahngleise führt.

Eine fußläufige Erschließungsmöglichkeit für Kunden besteht von der Südstrasse. Hier können die Besucher den neuen Eingang „Marktstraße“ benutzen, der in dieser Phase auch die Hauptadresse des Neubaus sein wird. Zusätzlich wird ein zweiter temporärer Zugang von dem begrünten Deckel über der Anlieferstraße im Osten (Zugang Center Management) vorgesehen, der mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme geschlossen wird.

Die Warenanlieferung soll in dieser Bauphase übergangsweise über die kleine Stichstrasse und eine noch herzustellende Verbindungsstrasse zu der Anlieferungsstrasse an der östlichen Gebäudefassade erfolgen.

Damit ist der 1. Bauabschnitt während der Bauarbeiten am 2. Bauabschnitt autark.

Sobald der erste Bauabschnitt fertig gestellt ist, wird der Umzug von Mietern aus dem Bestandsgebäude in den Neubau erfolgen.

5.2 2. Bauabschnitt - Neubau auf der Westseite des Grundstückes

Dauer ca. 2 Jahre

In dieser Phase wird der bereits im Betrieb befindliche 1. Bauabschnitt durch die zweite Baustelle in seiner Funktionsfähigkeit nicht gestört werden, gleiches gilt für die übrigen Nachbargebäude.

Die Baustelleneinrichtung mit den Mannschaftscontainern und den Materiallagern wird nun an die nordwestliche Grundstücksgrenze verlegt.

Außerhalb der Baustelle sollen sich möglichst nur PKW-Stellplätze für die Baustelle befinden.

Nach vollständigem Umzug der Bestandsmieter in den Neubau werden die Bestandsgebäude abgerissen. Die Ein- und Ausfahrt zur Baustelle soll in dieser Phase über die Südstrasse erfolgen. Die Neubautätigkeit wird wieder – wie beim 1. BA - im Süden des Grundstückes beginnen und nach Norden fortschreiten.

Zu Beginn dieser Phase werden die Anschluss- bzw. Umbauarbeiten an den Bestandsgebäuden im Süden durchgeführt (Marktplatz und Parkhaus). In dieser Zeit ist das Parkhaus von der Rathausallee nicht zugänglich. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit des Parkhauses und des Marktplatzes schnellstmöglich wieder herzustellen.

Gegen Ende dieser Phase wird der neue Haupteingang von dem Stadtplatz/Marktplatz fertig sein, über diesen Eingang wird der Großteil der Fußgängerkunden / ÖPNV-Kunden das Einkaufszentrum erreichen. Für Pkw-Kunden stehen dann auch das fertig gestellte Systemparkhaus an der Rathausallee und die internen Parkebenen 1+2 im Hauptgebäude sowie die Stellplätze unter der Marktplatte zur Verfügung.

Am Ende dieser Phase werden auch das Bürgerforum fertig gestellt und die Anpassungsarbeiten an die Fußgängerbrücke über die Bahngleise abgeschlossen sein.

Nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes kann die provisorische Anlieferung von der Südstrasse zurückgebaut werden. Alle Warenanlieferungen für das Center werden dann von der Rathausstrasse aus erfolgen.

Zum Schluss werden die Außenanlagen fertig gestellt und die Grünanlagen an der Nordseite des Grundstückes vervollständigt. Die Baustelleneinrichtung, die bis dahin auf diesen Flächen untergebracht sein wird, wird dann endgültig geräumt werden.

Am Ende der Bauarbeiten sind Änderungen- bzw. Anpassarbeiten an der Fußgängerbrücke über die Rathausallee geplant. Der genaue Umfang hierzu muss noch abgestimmt werden.

Düsseldorf, den 15.03.2011