

## Vorhaben und Erschließungsplan: **Objektbeschreibung**

### HUMA Sankt Augustin Einkaufspark



**Allgemeines:**

Bauvorhaben: Huma Einkaufspark Sankt Augustin

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

Projektsteuerung: BMP Baumanagement GmbH  
Hohenstaufenring 57  
50674 Köln

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

# Inhaltsverzeichnis

## **1. Objektbeschreibung**

- 1.1. Städtebau und Architektur
- 1.2. Nutzungskonzept
  - 1.2.1. Untergeschoss
  - 1.2.2. Straßenebene
  - 1.2.3. Marktebene
  - 1.2.4. 1.Obergeschoss
  - 1.2.5. Dachaufsicht EKZ und 2. OG Systemparkhaus Ost
  - 1.2.6. Spindel
  - 1.2.7. Systemparkhaus
- 1.3. Fassaden

## **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**

- 3.1. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 1 (Dachaufsicht / Lageplan)
- 3.2. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 2 (Grünordnungsplan)
- 3.3. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 3 (Straßenebene)
- 3.4. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 4 (Marktebene)
- 3.5. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 5 (1.Obergeschoss)
- 3.6. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 6 (Dachaufsicht P6)
- 3.7. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 7 (Hauptansichten)
- 3.8. Vorhaben- und Erschließungsplan – Planteil 8 (Schnitte)

## **4. Grundstück und Grundstücksdaten**

## **5. Bauabschnitte und Baustellenorganisation**

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

## 1. Objektbeschreibung

### 1.1 Städtebau und Architektur

Mit der angestrebten Neuordnung des HUMA Einkaufsparks ergibt sich für Sankt Augustin die einmalige Chance einer deutlichen Aufwertung des Stadtzentrums mit dem Ziel, dem Ort eine lebendige Mitte und eine eigene Identität zu verleihen.

Seit jeher haben sich die europäischen Städte durch den Handel und das Leben auf den Marktplätzen entwickelt - der neue HUMA Einkaufspark unterstützt diese Weiterentwicklung der Innenstadt zu einer Drehscheibe des lokalen und überregionalen Handels.

Der bisherige Gebäudekomplex des HUMA Einkaufsparks und das Parkplatzareal lassen derzeit nur eine sehr begrenzte Durchlässigkeit und Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zu. Durch die beabsichtigte Neuordnung wird eine deutliche Aufwertung des Stadtzentrums mit verbesserter Anbindung der umliegenden Wohnquartiere, des Rathauses und dem neuen Stadtbahnhaltepunkt sowie der Hochschule angestrebt.

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

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

Der Marktplatz erhält in Teilbereichen einen neuen Oberbelag und wird in Zukunft „der“ zentrale Stadtplatz in Sankt Augustin mit einer Vielzahl unterschiedlicher Funktionen – Verteilerebene, Treffpunkt, Aufenthaltsbereich, und vieles mehr.

Der neue HUMA Einkaufspark wird ein Stück Stadt in der Stadt – kein introvertierter monolithischer Baukörper, sondern eine Folge unterschiedlicher Außengebäude deren Fassaden in Farbe, Form und Material wechseln.

Das Konzept führt den Besucher durch geschossübergreifende, verglaste Foyers in einen weitläufigen Innenbereich, der eine überdachte Erweiterung des Stadtraumes darstellt.

Tageslicht und großzügige Lufträume verleihen dem Inneren Großzügigkeit und Offenheit. Terrassen und freie Plätze bilden einen städtischen Mikrokosmos ab. Die Wege führen in einem Rundlauf um einen inneren Ladenkern, zentral gelegene Zugänge gewährleisten eine optimale Erschließung aller Ebenen.

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

## 1.2 Nutzungskonzept

### 1.2.1 Untergeschoss

In Teilbereichen des Objektes wird ein Untergeschoss ausgebildet. Das Untergeschoss beinhaltet die elektrotechnische Versorgung des östlichen Baukörpers, sowie die Heiz- und 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 in die Ladenstraße erfolgt von der Südstraße. Die Ladenstraße ist auf das gegenüberliegende Fachmarktzentrum „Südarkaden“ ausgerichtet. Für die interne Erschließung auf die darüber liegende Marktplatzebene stehen Rolltreppen und Aufzüge zur Verfügung.

Eine interne Parkebene wird unmittelbar angeschlossen, die erste Parkebene ist niveaugleich an die Ladenstraße angebunden.

Die Zu- und Ausfahrt zu den Parkebenen ist über die Rathausallee geplant.

Die Ver- und Entsorgung des Huma Einkaufsparks erfolgt von der Straßenebene. Allgemeine und mieterspezifische Anlieferhöfe gewährleisten, dass die Andienung in die jeweiligen Mieteinheiten auf kurzem Wege erfolgen kann.

Die Anlieferhöfe im Osten und die mieterspezifischen Anlieferhöfe werden über die Hubert-Minz-Straße, der Anlieferhof im Westen über die Rathausallee erschlossen. Im Bereich der Anlieferzonen sind zusätzliche Lagerflächen, Technikflächen und Anlieferaufzüge angeordnet.

### 1.2.3 Marktebene

Die Marktebene ist die zweite Handelsebene und liegt auf Höhe des Stadtplatzes, vorgesehen ist ein vielseitiges Angebot aus Handel, Dienstleistung und Gastronomie.

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

Die Marktebene versteht sich als Fortführung des neuen Stadtplatzes. Der verglaste Eingangsbereich öffnet sich großzügig zum Stadtplatz um einen fließenden Übergang zwischen Außen und Innen zu gewährleisten.

Die internen Ladenstraßen sind in Form eines Rundlaufs mit eindeutiger Nord-Süd Ausrichtung angeordnet, großzügige Lufträume schaffen Sichtverbindungen zwischen den einzelnen Ebenen, die über Rolltreppen und Aufzugsanlagen miteinander verbunden sind.

Das Systemparkhaus an der Rathausallee wird über eine witterungsgeschützte Brücke an den Hauptbaukörper angebunden.

#### **1.2.4 Obergeschoss**

Im 1. OG befindet sich die dritte Handelsebene mit weiteren Handels- und Dienstleistungsflächen und einem Food-Court mit Außenbalkon der zum Stadtplatz orientiert ist.

Die Erschließung des 1. Obergeschoss erfolgt über Rolltreppen und Aufzugsanlagen.

Über eine Brücke besteht eine direkte Anbindung an das Systemparkhaus an der Rathausallee, die Stellplätze über dem östlichen Bauteil können niveaugleich bzw. über ein Erschließungsfoyer erreicht werden.

#### **1.2.5 Dachebene**

Die Dachflächen werden unterschiedlich ausgeführt.

Die von dem angrenzenden Rathaus sichtbare Dachfläche zwischen Systemparkhaus und Malldach wird in Teilbereichen extensiv begrünt.

Die Technikzentralen liegen auf dem Dach. Die Malldächer erhalten eine seitliche Verglasung.

Im Bereich des östlichen Baukörpers befindet sich die vierte - achte Ebene des Parkdecks.

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

#### **1.2.6 Spindel**

Die Spindel an der Bonner Straße dient zur Erschließung der Parkebenen des östlichen Baukörpers. Hierdurch wird eine kreuzungsfreie Anbindung der Bonner Straße über die Stadtbahnlinie Bonn-Siegburg gewährleistet.

#### **1.2.7 Systemparkhaus**

An der Rathausallee wird ein mehrgeschossiges Systemparkhaus vorgesehen.

### **1.3 Fassaden / Erscheinungsbild**

Der HUMA Einkaufspark ist ein Gesamtensemble unterschiedlicher Gebäude, deren Fassaden in Form, Farbe und Materialität wechseln um ein vielfältiges Erscheinungsbild im Stadtraum zu erzeugen.

## **2. Verkehr**

### **2.1 Erschließung Systemparkhaus, innenliegendes Parkhaus**

Die Erschließung des Systemparkhauses und des innenliegendem Parkhauses in der Straßenebene erfolgt über die Rathausallee.

Parallel zur Rathausallee ist das Systemparkhaus geplant. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt von der Rathausallee an der Westseite des Parkhauses. An der Ein- und Ausfahrt sind je drei Ticketgeber-/leser als Zu- und Ausfahrtskontrolle vorgesehen.

### **2.2 Erschließung Parkdecks über Spindel**

Oberhalb des östlichen Baukörpers befindet sich eine weit zurückgesetzte viergeschossige 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 SSB (VRS) befahren.

Östlich des neuen HUMA Einkaufsparks 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.

Die Bahnsteige werden weiter als Seitenbahnsteige in paralleler Anordnung vorgesehen.

Es werden nördlich der Überdachung zwei neue Aufzugsanlagen mit Treppenhäusern 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, die sogenannten 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 eines Aufstellbereichs 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

**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	76.192,00 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche	39.000,00 m <sup>2</sup> zzgl. 2.000 m <sup>2</sup> Gastronomie zzgl. 2.000,00 m <sup>2</sup> Dienstleistung
Anzahl Stellplätze:	2.380 Stp.

**5. Bauabschnitte und Baustellenorganisation**

Das Projekt „HUMA Sankt Augustin“ wird in zwei Bauabschnitten realisiert.

**5.1 1. Bauabschnitt - Neubau auf der Ostseite des Grundstückes**

In dieser Phase werden der östliche Grundstücksteil und das zukünftige Spindelgrundstück als 1. Baustufe für das neue Einkaufszentrum bebaut. Es wird zunächst die bestehende Parkplatzfläche zurückgebaut und die Baustelleneinrichtung hergestellt.

Die Einfahrt und Ausfahrt zur Baustelle soll für die Phase des Erdaushubs und die Erstellung der Umfahrt über die Südstrasse erfolgen. Nach Fertigstellung des Planums und ab Beginn der Stahlbetonarbeiten erfolgt die Anlieferung der Baustelle als Einbahnstraßenverkehr über die Zufahrt unter der Marktplatte und die Ausfahrt erfolgt über die Südstraße.

Lediglich die Materialtransporte zur Baustelle werden über diese Ein- und Ausfahrten erfolgen. Mehrere Turmkräne und Mobilkräne werden die Rohbaukonstruktion ermöglichen.

Die Bestandsbauten des HUMA-Einkaufszentrums bleiben in dieser Phase fast unberührt und in Betrieb. Nur der bestehende Eingang auf der Ostfassade muss aufgrund des 1. Bauabschnittes an die nördliche Stirnseite verlegt werden. Des Weiteren muss ein Teilabbruch eines Treppenhauses an der Ostfassade erfolgen.

Der Zugang zu den Bestandsbauten vom Marktplatz wird in dieser Phase bestehen bleiben. Auch die Zugänglichkeit zu der Parkfläche unter der Marktplatte von der Rathausallee bleibt unverändert – lediglich die Fußgängerbrücke über die Stadtbahn wird in Teilen abgebrochen und ein provisorischer Zugang zum Bestand errichtet.

Die Rathausallee wird während der ersten Phase bis auf den Verkehr für die Erdbewegung möglichst freigehalten vom Baustellenverkehr. Die entfallenden Parkplätze sollen bis der 2. Bauabschnitt komplett fertig gestellt ist auf den Grundstücken (MK1 und MK2) westlich der Rathausallee zur Verfügung gestellt werden.

Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes wird der überwiegende Teil der Kunden und Besucher mit dem Auto von der Bonner Strasse über die PKW-Brücke oberhalb der Bahngleise zum Gebäude gelangen.

Eine fußläufige Erschließung für Kunden ermöglicht den neuen Eingang von der Südstrasse aus.

Zusätzlich wird ein zweiter Zugang über die Überbauung der Anlieferstraße im Osten (Zugang Center Management) vorgesehen.

Die Warenanlieferung soll in dieser Bauphase wie gewohnt über die Straße unter der Marktplatte erfolgen.

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

## **5.2 2. Bauabschnitt - Neubau auf der Westseite des Grundstückes**

Die Baustelleneinrichtung mit den Mannschaftscontainern und den Materiallagern wird nun an die nordwestliche Grundstücksgrenze und auf die Grundstücke MK1 und MK2 verlegt.

Nach vollständigem Umzug der Bestandsmieter in den Neubau werden die Bestandsgebäude abgerissen. Die Einfahrt zur Baustelle soll in dieser Phase über die Rathausallee und die Ausfahrt über die Südstraße erfolgen. Zuletzt wird die bestehende Marktplatte an den Neubau angepasst. Die Durchfahrt unter der Marktplatte wird für ca. 12 Monate nicht möglich sein. Daher wird die Ein- und Ausfahrt der Andienung der Waren über die Südstraße erfolgen.

Nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes wird die provisorische Anlieferung von der Südstrasse zurückgebaut und alle Warenanlieferungen für das Center werden über die Rathausstraße erfolgen.  
Zum Schluss werden die Außenanlagen fertig gestellt und die Grünanlagen an der Nordseite des Grundstückes vervollständigt.

Düsseldorf, den 21.03.2013