

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 18.03.2021

Drucksache Nr.: **21/0147**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung	21.04.2021	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Städtebauliches Konzept für den "Wissenschafts- und Gründerpark" in Sankt Augustin-Zentrum, zwischen Arnold-Janssen-Straße, der zentralen Sportanlage und den Förderschulen im Osten**

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung nimmt das Städtebauliche Konzept mit den beiden Alternativen zur Kenntnis.

### Sachverhalt / Begründung:

Die Stadtverwaltung hat bereits 2019 ein externes Planungsbüro (H + B-Stadtplanung) beauftragt, ein Städtebauliches Konzept für den westlichen Eingang in das Stadtzentrum zu erarbeiten und die auf der Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) und des Flächennutzungsplanes der Stadt Sankt Augustin benannten Ziele für dieses Areal weiterzuentwickeln.

Das Areal zwischen Arnold-Janssen-Straße, der zentralen Sportanlage und den Förderschulen des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) und des Landschaftsverbandes (LVR) gehört mit den Flächen zwischen Rathausallee und Hochschule zu den letzten Flächenreserven im Stadtzentrum von Sankt Augustin.

Im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes „Sankt Augustin 2025“ (STEK) wurde mit der Entwicklung des Leitbildes „Wissensstadt Plus“ die Grundsatzentscheidung für die Stärkung und Förderung der Bildungseinrichtungen und die Ansiedlung von wissensbasierten Dienstleistungsunternehmen im Stadtzentrum von Sankt Augustin getroffen. So soll laut STEK das Plangebiet zum „Wissens- und Gründerpark“ entwickelt werden. Dieses Entwicklungsziel wurde bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Sankt Augustin berücksichtigt und in die vorbereitende Bauleitplanung aufgenommen. Es wurde ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gesundheit, Bildung, Forschung und

Lehre“ festgelegt.

Das Städtebauliche Konzept sieht für die weitere Zentrumsentwicklung neben den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Gesundheit auch den Bedarf an gewerblichen Flächen, insbesondere aus dem Bereich des quartären Sektors. Hierunter fallen Branchen, die sich mit Informationsdienstleistungen, wie z. B. technische Berufe der Datenverarbeitung, Ingenieurberufe, Kommunikationstechnik, aber auch Rechts- und Wirtschaftsdienste u. a., befassen.

Während der Bearbeitung des Städtebaulichen Konzeptes sind sowohl der LVR (Träger der Frida-Kahlo-Schule) als auch der RSK (Träger der Heinrich-Hanselmann-Schule) an die Stadt mit dem Wunsch herangetreten, Flächen im Plangebiet für die Erweiterung der Schulen bzw. für den Neubau der Frida-Kahlo-Schule von der Stadt zu erwerben. Auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) hat, wie bereits in der letzten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Stadtentwicklung erläutert, großes Interesse, sich in dem Plangebiet in der Nähe der Hochschule anzusiedeln.

Ohne Zweifel gehören diese Institutionen zu den Nutzungstypologien, die der Zielausrichtung des Stadtentwicklungskonzeptes für dieses Areal entsprechen.

Die unterschiedlichen Interessenlagen galt es im Rahmen der Erarbeitung des Städtebaulichen Konzeptes zu bündeln. Das Städtebauliche Konzept beinhaltet zwei Planalternativen, die beide die Flächenansprüche der jeweiligen Interessenten berücksichtigen, sich aber in Bezug auf die künftige Lage des Grundstückes für das DLR und bei dem Thema der Unterbringung des ruhenden Verkehrs unterscheiden. Beide Planungsalternativen sehen auf den Flachdächern der „gewerblich“ genutzten Gebäude eine intensive Dachbegrünung vor, um den Charakter eines „grünen Arbeits-Campus“ zu unterstreichen.

In der Alternative 1 ist für das DLR eine Grundstücksfläche in einer Größenordnung von ca. 13.420 m<sup>2</sup> am nord-östlichen Rand des Plangebietes vorgesehen. Der ruhende Verkehr soll im eher gewerblich genutzten Teil des Plangebietes in Tiefgaragen auf den jeweiligen Vorhabengrundstücken untergebracht werden. Die notwendigen Stellplätze der beiden Schulen sind auf den jeweiligen Schulgrundstücken vorzusehen (dies gilt auch für die Alternative 2). Damit die Attraktivität des Standortes in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums und der Hochschule gesteigert werden kann, sollen die Tiefgaragendächer intensiv begrünt werden. Oberirdisch sollen nur vereinzelt Stellplätze z. B. für Lieferverkehr oder für Fahrräder je Vorhabengrundstück ermöglicht werden. Für diese Alternative spricht, dass notwendige Stellplätze nicht oberirdisch auf den Vorhabengrundstücken untergebracht werden und damit große oberirdische Parkplatzflächen vermieden werden können. Grundsätzlich bedeutet die Anlage von Tiefgaragen natürlich, dass große Teile der Grundstücksflächen unterbaut werden und somit nur wenige Möglichkeiten für eine Regenwasserversickerung zur Verfügung stehen. Bei der Errichtung von Tiefgaragen muss mit Kosten pro Stellplatz von ca. 25.000 € ausgegangen werden. Um die Ansiedlung von Betrieben, z. B. Neugründungen (Start-up-Unternehmen) nicht zu gefährden, wurde eine Alternative 2 erarbeitet.

In der Alternative 2 befindet sich die für das DLR vorgesehene Grundstücksfläche in einer Größenordnung von ca. 12.910 m<sup>2</sup> im Norden des Plangebietes. Der Standort bietet die Chance, mit einem Bürogebäude des DLR eine attraktive Eingangssituation in das Plangebiet bzw. in das Stadtzentrum zu schaffen.

Der gesamte ruhende Verkehr wird in dieser Alternative in einer zentralen Mobilitätsstation untergebracht. Hierfür muss zu gegebener Zeit unbedingt ein Betreiber gefunden werden. Erste Gespräche werden hierzu auch mit den Stadtwerken Sankt Augustin geführt.

Für eine Mobilitätsstation muss mit Kosten pro Stellplatz von ca. 11.000 € ausgegangen

werden.

Die Erdgeschossenebene der Mobilitätsstation sollte für öffentliche Besucherparkplätze, Car-sharing, Leih- und Lastenräder und E-Mobilität zur Verfügung stehen. Die oberen Ebenen sollten für den Stellplatznachweis der Bürogebäude, zugeordnet über entsprechende Baulasten, dienen. Die Stellplätze könnten von kurzparkenden Besuchern stundenweise und von vor Ort ansässigen Unternehmen z. B. monatsweise angemietet oder mit Hilfe eines einmaligen Betrages abgelöst werden.

Die Bündelung des ruhenden Verkehrs in einer zentralen Einrichtung bietet den Vorteil, dass die nicht bebauten Grundstücksflächen überwiegend gärtnerisch gestaltet werden und auch für die Versickerungen des Regenwassers genutzt werden können.

Zusammen mit den öffentlichen Grünflächen, die den äußeren Rahmen des Plangebietes bilden, aber auch der Grünfläche entlang des bereits vorhandenen öffentlichen Weges innerhalb dieses Gebietes kann sich dieser Standort mit den privat gestalteten Grünflächen auf den Vorhabengrundstücken zu einem attraktiven „grünen“ Arbeitsstandort im Zentrum der Stadt und in unmittelbarer Nähe zur Hochschule entwickeln.

Die Mobilitätsstation bietet auch die Möglichkeit, im Gebäude ein Nahwärmesystem mit einem noch festzulegenden Medium zur Versorgung des Gebietes vorzusehen. Zur Klärung dieses Sachverhaltes werden ebenfalls Gespräche mit den Stadtwerken Sankt Augustin erforderlich.

Die Ermittlung der notwendigen Stellplätze soll durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes bzw. eines betrieblichen Mobilitätsmanagements von jedem Investor bzw. ansiedlungswilligen Betrieb im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren geklärt werden. Durch entsprechende Mobilitätsmaßnahmen kann eine Verminderung der Stellplatzanzahl für Pkw von ca. 10 % bis maximal ca. 30 % erzielt werden.

Unter Berücksichtigung eines Mobilitätsbonus von 10 % müssten in der Alternative 1 bei einer Bruttogeschossfläche von ca. 35.064 m<sup>2</sup> (Büroflächen gesamt) bis zu 868 Stellplätze untergebracht werden. In der Alternative 2 müsste bei einer Bruttogeschossfläche von 27.552 m<sup>2</sup> von ca. 682 Stellplätzen ausgegangen werden. Für diese Anzahl der Stellplätze werden in der im Entwurf dargestellten Mobilitätsstation ca. sieben Ebenen benötigt, wobei die Erdgeschossenebene um ein halbes Geschoss in das Erdreich abgesenkt werden könnte. Die Höhe des Gebäudes bedarf noch der Detailabstimmung im Hinblick auf den Hub-schrauber-Flugsektor der Kinderklinik, der diesen Bereich tangiert. Sofern künftige Investoren schlüssige Mobilitätskonzepte vorlegen, kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze deutlich reduziert werden, was dann auch zu einer Reduzierung der Parkebenen führen kann.

Auf Grundlage des Städtebaulichen Konzeptes wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes empfohlen (s. DS-Nr. 21/0149).

In Vertretung

Rainer Gleß  
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf \_\_\_\_\_ €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan \_\_\_\_\_ zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits \_\_\_\_\_ € veranschlagt; insgesamt sind \_\_\_\_\_ € bereit zu stellen. Davon entfallen \_\_\_\_\_ € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlagen:

- Anlage 1 Erläuterungsbericht  
Anlage 2 Städtebauliches Konzept Alternative 1  
Anlage 3 Städtebauliches Konzept Alternative 2