



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht	
Datum	08.05.2013	
Geschäftszeichen	SUB III - Ri	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 25.06.2013 TOP
Behandlung	öffentlich	GD 197/13

Betreff: Rahmenplan "Sedelhofquartier"
- Beschluss

Anlagen: 1 Rahmenplanentwurf „Sedelhofquartier“ (Anlage 1)

Antrag:

1. den Rahmenplan „Sedelhofquartier Ulm“ zu beschließen.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3,C 3,LI,OB,VGV	Gemeinderats:
	Eingang OB/G
	Versand an GR
	Niederschrift §
	Anlage Nr.

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Zur Stärkung des Einzelhandels im Oberzentrum entwickelt die Stadt Ulm seit einigen Jahren mit Nachdruck das Projekt eines gemischt genutzten Einkaufsquartiers in zentraler Innenstadtlage unmittelbar am Hauptbahnhof und an den la-Einzelhandelslagen gelegen, die sogenannten Sedelhöfe. Der Planungsprozess ist mittlerweile so weit fortgeschritten, dass das Bebauungsplanverfahren, Grundlage für die Projektumsetzung, angestoßen werden soll. Mit dem vorliegenden Rahmenplan wird gezeigt, wie sich das Projekt in den städtebaulichen Kontext eingliedert und mit den angrenzenden Stadtfeldern vernetzt. Der Rahmenplan dient als städtebauliche Richtlinie für das anstehende Bebauungsplanverfahren und die darauf aufbauende Projektrealisierung.

2. Umgriff des Rahmenplans

Der räumliche Umgriff des Rahmenplans umfasst die Flächen für das Projekt Sedelhöfe und die daran anknüpfenden Stadtfelder. Der Geltungsbereich wird begrenzt durch die Olgastraße im Norden, die Friedrich-Ebert-Straße im Westen, die Bahnhofstraße im Süden und die Mühlengasse im Osten. Westlich an den Geltungsbereich schließt das Sanierungsgebiet Wengenviertel an. Die Inhalte des Rahmenplans Wengenviertel (vgl. GD 199/13) sind in diesen Plan nachrichtlich aufgenommen worden.

3. Sachverhalt

3.1. Ausgangslage

Das Projekt Sedelhöfe wurde bisher wie folgt im Gemeinderat bzw. in den Ausschüssen behandelt:

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2006 (GD 288/06 - öffentlich)
Entwicklungsprogramm City-Bahnhof Ulm
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.02.2007 (GD 041/07 - öffentlich)
Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB für den Bereich zwischen Karlstraße, Neutorstraße, Olgastraße und Hauptbahnhof Ulm
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 (GD 548/07 - öffentlich)
City-Bahnhof Ulm - 1. Zwischenbericht
- HA am 10.06.2009 (GD 233/09 - nicht öffentlich)
Sedelhofgalerie - städtebauliche Konzeption
- GM am 25.04.2012 (GD 156/12 – nicht öffentlich)
Bericht über das EU-Ausschreibungsverfahren „D-Ulm: Kauf von Grundstücken“ zum Einkaufsviertel Sedelhöfe
- GM am 19.12.2012 (GD 453/12 - öffentlich)
Förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Sedelhofviertel“

3.2. Beschreibung des Projekts Sedelhöfe

Mit dem Projekt Sedelhöfe entsteht ein neues Einkaufsviertel, das nicht dem gängigen Sytem geschlossener Einheiten folgt, sondern mehrere durch ein Netz aus Gassen und Passagen verbundenen Gebäude umfasst. Das neue Einkaufsviertel soll aus dem Stadtgrundriss heraus entwickelt und in den Stadtgrundriss integriert werden.

Eine zentrale Erschließungsgasse gliedert das Baugebiet in unterschiedliche Baufelder. Das interne Wegesystem knüpft an die Gassen im Umfeld des Projektgebiets an und führt bestehende Wegebeziehungen fort. Gassen und Passagen sind auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten frei zugänglich und haben öffentlichen Charakter. Neben Flächen für Einzelhandel (ca. 18 000 m² auf den Ebenen -1, 0 und +1) werden auch Gastronomiebetriebe, Büroflächen, Dienstleitungen und Wohnungen angesiedelt. Mit diesen Maßnahmen soll die räumlich-strukturelle Integration des Einkaufsquartiers in den Stadtgrundriss gewährleistet und der Eindruck eines in sich geschlossenen, implantierten Nukleus verhindert werden.

Die einzelnen Bausteine der Sedelhöfe nehmen Bezüge zur Umgebung auf und reagieren mit variierenden Gebäudehöhen auf unterschiedliche Standortbedingungen. Die Gebäudehöhen reichen von 18,00 m in der Bahnhofstraße bis maximal 31,50 m an der Friedrich-Ebert-Straße (vgl. Planeinträge). Im weiteren Planungsprozess soll eine variierende Fassadengestaltung diese städtebauliche Differenzierung der Baukörper unterstützen. Neben der Gestaltung der Innenbereiche wird dabei besonderes Augenmerk auf eine sorgfältige Gestaltung des Außenraums und der Außenfassaden gelegt.

In Anbetracht der städtebaulichen Vorprägung und der geplante Nutzungsstruktur erhalten die einzelnen Bausteine der Sedelhöfe Flachdächer. Die Planung ist damit aus dem „Übersichtsplan Dachlandschaft“ für die Ulmer Innenstadt entwickelt (s. GD 295/10, Anlage 7).

Die Sedelhöfe erhalten eine Tiefgarage ca. 500 Einstellplätzen. Die Tiefgarage wird von der Keltergasse aus erschlossen. Be- und Entladeflächen für den Einzelhandel sind in die Baukörper integriert. Die Zufahrt zu diesen Andienungsflächen befindet sich ebenfalls in der Keltergasse. Die internen Gassen werden als Fußgängerzonen ausgewiesen. Zusätzlich zu den Gassen in der Erdgeschosebene sind Passagen in Ebene -1 und +1 vorgesehen, die durch ein vielfältiges System aus Treppen-/Aufzuganlagen und Stegen miteinander verbunden sind.

3.3. Anbindung der Sedelhöfe an die angrenzenden Stadtfelder

- Stellung der Baukörper

Das Projekt Sedelhöfe ergänzt die bestehende Bauflucht entlang der Friedrich Ebert-Straße und führt diese in einem Segmentbogen konsequent bis zur Einfahrt in die Keltergasse fort. Die Neubebauung, die in diesem Bereich auch ihren Hochpunkt erhält, bildet damit den markanten Raumabschluss im Nordosten des Bahnhofplatzes. Eine Fuge in dieser Bauflucht gegenüber der Bahnhofshalle schafft eine markante Zäsur in der ansonsten geschlossenen Raumkante und ermöglicht Blick- und Wegebeziehungen vom Hauptbahnhof unmittelbar ins Quartier.

Die Baufelder der Sedelhöfe folgen dem Verlauf der Keltergasse an deren Südseite; die Einfahrt in die Sedelhofgasse wird aufgegeben und überbaut. Über den Gehweg auskragende Baukörper nehmen das städtebauliche Element der Arkadengänge/ Straßenüberbauung auf, das die Keltergasse bereits heute in ihrem östlichen Abschnitt prägt. Die Handwerkskammer nördlich der Keltergasse wird in eine Folge von Bürohäusern entlang der Olgastraße eingebunden (nicht Bestandteil des Projekts Sedelhöfe). Die Promenade entlang der Olgastraße zwischen Wengengasse und Einmündung Keltergasse wird mit breiten Fuß-/Radwegen fortgeführt, großkronige Bäume prägen die begrünten Taschen zwischen den Bürohäusern.

Im Unterschied zur vormaligen dispersen Raumsituation im Bereich der Sedelhof Tiefgarage erhält die Mühlengasse an ihrer Westseite neue Raumkanten.

Auf diese Weise wird das altstadttypische Prinzip der geschlossenen Blockränder wiederhergestellt und die aufgelockerte, den Stadtraum negierende Bauweise aus der Zeit des Wiederaufbaus aufgehoben. Der Rahmenplan „Wengenviertel“ setzt dieses Prinzip im Bereich westlich der Mühlengasse fort (vgl. GD 199/13).

In westlicher Verlängerung der Sedelhofgasse führt die interne Erschließung durch das neue Quartier zum Bahnhofsplatz. Die Bebauung südlich dieser internen Gasse vervollständigt die an die Bahnhofstraße reichende Bestandsbebauung (Sport-Sohn, Sparkasse) zu einem geschlossenen Baufeld; die heutige Situation aus nachrangig gestalteten Rückfronten entlang der Sedelhofgasse wird somit aufgelöst. Westlich der Bestandsbebauung hat die Bebauung Sedelhöfe Anschluss an die hoch frequentierte Bahnhofstraße. Als langfristiges städtebauliches Ziel soll die Bahnhofstraße wieder in direkter Linie auf den Bahnhofsplatz geführt und die Raumkanten am Ausgang der Bahnhofstraße entsprechend angepasst werden.

- Wegebeziehungen

Das Projekt Sedelhöfe ist ein Baustein aus dem städtebaulichen Großprojekt Citybahnhof Ulm. Der westliche Zugang ins Sedelhofquartier ist in enger Abstimmung mit der Neuordnung des Verkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße und der Wegebeziehungen zum Hauptbahnhof entwickelt worden. Die Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße hindurch bleibt in ihrer Lage und Funktion bestehen. Der Ausgang aus der Passage mündet in einen kleinen Platz, der Verteilerfunktion für die Fußgängerströme in die Bahnhofstraße bzw. ins Sedelhofquartier hat.

Die Lage der Straßenbahnhaltestelle wurde im Zuge der Planung für die Linie 2 festgelegt. Die städtebauliche Planung der Sedelhöfe reagiert auf die Lage der Haltestelle, indem die nördliche, oberirdische Querung von der Haltestelle über die Friedrich-Ebert-Straße in die bereits erwähnte Fuge innerhalb der Sedelhofrandbebauung mündet; damit wird eine ungehinderte Vernetzung der Fußgängerströme zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt gewährleistet.

Die innere, winkelförmige Erschließung der Sedelhöfe mündet in die bestehende Passage zwischen Sedelhofgasse und Bahnhofstraße. Damit wird dem städtebaulichen Ziel entsprochen, die Sedelhöfe möglichst eng mit der Bahnhofstraße zu verknüpfen, um das selbstverständliche und bruchlose Pendeln zwischen diesen Einzelhandelslagen zu fördern. Gleichzeitig führt die innere Erschließung der Sedelhöfe in den verbleibenden östlichen Abschnitt der Sedelhofgasse. Die Sedelhofgasse soll zur Fußgängerzone umgewidmet werden, damit Fußgänger auf bequemem Wege die östlich anschließenden Altstadtquartiere erreichen können.

Die Mühlengasse, die bislang kaum als eigenständige Gasse und Wegeverbindung wahrgenommen wird, erhält ein geschlossenes Gassenprofil und leitet künftig bogenförmig von der Bahnhofstraße zur Keltergasse. In deren Verlängerung soll für Fußgänger ein neuer Durchstich zur Olgastraße geschaffen werden mit Anbindung an die neue Straßenbahnhaltestelle vor dem Theater.

Eine großzügige Freitreppe am östlichen Rand der Sedelhöfe führt von der Promenade auf der Ebene +1 in direkter Linie zum Heigeleshof und in dessen Verlängerung zum Jakob-Griesinger-Platz. Ein weiterer Ausgang aus der Ebene +1 der Sedelhöfe schließt im Norden über eine Treppenanlage an die Keltergasse an.

3.4. Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage des vorliegenden Rahmenplans soll in selbiger Sitzung der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ gefasst werden (vgl. GD 198/13). Das 3-stufige Bebauungsplanverfahren wird im 2. Halbjahr 2013 durchgeführt, so dass voraussichtlich im ersten Quartal 2014 Planungsrecht für das Projekt besteht und die Baugenehmigung erteilt werden kann. Parallel dazu treibt die Stadt die Beräumung der Grundstücke voran. Die Baufeldfreimachung ist bis zur Jahreswende 2013/14 abgeschlossen. Baubeginn für das Projekt Sedelhöfe ist für das Frühjahr 2014 avisiert.

3.5. Kosten

Aus dem Rahmenplan „Sedelhofquartier“ resultieren keine unmittelbaren Kosten. Die spezifischen Kosten für das Sonderprojekt Sedelhöfe werden an anderer Stelle dargestellt.