

Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht

Datum 19.02.2014

Geschäftszeichen SUB III-Ri

Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 08.04.2014 TOP
Bau und Umwelt

Behandlung öffentlich

GD 087/14

Betreff: Bebauungsplan "Sedelhöfe"
- Behandlung der Stellungnahmen sowie Auslegungsbeschluss -

Anlagen:

1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
1	Bebauungsplanentwurf	(Anlage 2)
1	Entwurf textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
1	Entwurf Begründung	(Anlage 4)
24	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	(Anlage 5.1 - 5.24)
10	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen TÖB-Beteiligung	(Anlage 6.1 - 6.10)
1	Protokoll Podiumsdiskussion vom 16.10.2013	(Anlage 7)
9	Projektpläne, Grüntuch Ernst Architekten, Berlin	(Anlage 8.1 – 8.9)
1	Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage	(Anlage 9)
1	Planungsvorschlag Andienung Bahnhofstraße 16	(Anlage 10)
1	Raumordnerische Entscheidung vom 23.10.2013	(Anlage 11)
1	Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Fa. BEKON Lärmschutz und Akustik GmbH, Augsburg	(Anlage 12)
1	Zielgruppenorientierte Standortanalyse Customer Research 42 GmbH, Ravensburg	(Anlage 13)
1	Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung der Sedelhöfe GMA mbH, Ludwigsburg	(Anlage 14)
1	Antrag Nr. 210 der Grüne Fraktion vom 17.12.2014	(Anlage 15)

Antrag:

1. Den Entwurf des Bebauungsplans und die Satzung der örtlichen Bauvorschriften "Sedelhöfe" in der Fassung vom 20.02.2014 sowie die Begründung vom 20.02.2014 öffentlich auszulegen.
2. Den Antrag 210 vom 17.12.2014 für behandelt zu erklären.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Eigentümern des Flst.Nr. 61/1 eine Vereinbarung über die Ausweitung der Treppenanlage der Bahnhofspassage in den aufgelassenen Kanal der Kleinen Blau zu schließen.

Jescheck

Genehmigt:

BM 3, C 3, LI, OB, VGV

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts beabsichtigt die Stadt Ulm, in integrierter Lage unweit des Hauptbahnhofs an der Sedelhofgasse ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier zu entwickeln, welches sich in die städtebauliche Struktur der Ulmer City einfügt und eng mit den umliegenden Stadtfeldern verknüpft. Neben Verkaufsflächen für Einzelhandel in der Größenordnung von max. 18 000 m² sind Einheiten für Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnnutzung geplant. Dieser moderate Verkaufsflächenzuwachs trägt der steigenden Nachfrage nach innerstädtischen Einzelhandelsflächen Rechnung. Mit dem Projekt Sedelhöfe besteht nun die Chance, ein bislang vernachlässigtes Quartier an der Rückseite der Haupteinkaufslagen zu einem attraktiven Stadtfeld umzubauen und zwischen Hauptbahnhof und Wengenviertel einen starken Entwicklungsimpuls für die nördliche Innenstadt zu setzen. In einem vorgeschalteten Investorenverfahren konnte sich die Fa. MAB Development, Frankfurt mit einer Planung durchsetzen, die die ambitionierten städtebaulichen Vorgaben der Stadt umsetzt. Aufbauend auf dieser Planung hat die Stadt gemeinsam mit dem Investor ein Projekt entwickelt; dieses liegt dem Bebauungsplanentwurf zugrunde. Die Grundstücke des Baufelds befinden sich im Eigentum der Stadt und sollen schließlich an den Investor veräußert werden.

2. Rechtsgrundlagen

1. § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1, § 13 a, § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548).
2. § 74 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 357 ber. S. 416)

3. Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flurstück Nr. 27/2 (Kleine Blau), 64/8, 64/9, 64/10, 65, 65/1, 65/6, 137/1, 137/7, 137/8, 137/10, 137/11 sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 63 (Keltergasse), 64 (Bahnhofplatz), 137 (Sedelhofgasse), 137/9 (Mühlengasse) und 287 (Olgastraße) der Gemarkung Ulm.

1. Änderung bestehender Bebauungspläne

Mit diesem Bebauungsplan werden die aufgeführten Bebauungspläne in den entsprechenden Teilflächen des Geltungsbereiches geändert:

- Bebauungsplan Nr. 110.5/49 gen. am 28.04.1953 Nr. 2206-4
- Bebauungsplan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Bebauungsplan Nr. 110.5/79 in Kraft getreten am 16.07.1970
- Bebauungsplan Nr. 110.5/80 in Kraft getreten am 04.11.1971
- Bebauungsplan Nr. 110.5/82 in Kraft getreten am 18.08.1977
- Bebauungsplan Nr. 110.5/85 in Kraft getreten am 12.11.1981

5. Verfahrensübersicht

- 5.1 Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vom 04.11.2013 bis einschließlich 22.11.2013 durchgeführt. Als Auftakt für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens fand am 16.10.2013 eine Podiumsdiskussion mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft statt. Das Protokoll zu dieser Veranstaltung liegt als Anlage zur Beschlussvorlage bei.

Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen insgesamt 24 Stellungnahmen ein. Die Einwände und Anregungen fokussieren sich mehrheitlich auf sechs verschiedene Themengruppen, die zusammengefasst wie folgt behandelt wurden:

- (1) *Die geplante Zugangssituation von der Bahnhoferunterführung in die Innenstadt ist unbefriedigend. Der Blickkontakt von der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße wird deutlich eingeschränkt. Gegenüber dem Hauptbahnhof soll stattdessen ein großzügiger Platz als Eingangstor in die Innenstadt entstehen.*

Gegenüber dem aktuellen Zustand wird der Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt wesentlich verbessert:

- durch eine neue Gasse, die den Bahnhofplatz mit oberirdischer Fußgängerquerung mit der Bahnhofstraße verbindet;
- durch neue, weiter östlich gelegene Fahrtreppen und eine sich fächerförmig zur Bahnhofstraße öffnende Treppenanlage.

Weitere Verbesserungen können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt derzeit nicht zur Verfügung. Städtebauliches Ziel bleibt aber nach wie vor die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald sich neue Handlungsspielräume ergeben. Das Projekt Sedelhöfe befindet sich nördlich dieser Achse; die Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe also unabhängig. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Zugangssituation angestrebt werden:

- Stufe 1:
Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.
- Stufe 2:
Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern.
- Stufe 3:
Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.

Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt; dessen Umgestaltung ist aktuell Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre.

- (2) *Der bestehende Handel an der Bahnhofstraße wird durch die Planung benachteiligt. Die Wegeföhrung lenkt Passantenströme einseitig in die Sedelhöfe und hängt die bestehenden Einzelhandelslagen ab.*

Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße bleibt uneingeschränkt die Haupteerschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Es ist davon auszugehen, dass das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, an der Sogwirkung dieser für die gesamte Innenstadt bedeutsamen Erschließungsachse nichts ändern wird. Die

Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur und unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Nebenlagen beidseits der Achse Bahnhofstraße - Hirschstraße. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege der Sedelhöfe und deren vielfältige Anknüpfungspunkte an das bestehenden Wegenetz werden die Besucher der Sedelhöfe bruchlos in die Bahnhofstraße bzw. in die umliegenden Quartiere weiterleiten.

Die Bahnhofspassage kann infolge der genannten liegenschaftlichen Zwänge nicht in die Achse der Bahnhofstraße verlegt werden und schließt daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 an die Innenstadt an. Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die noch an der engsten Stelle eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; sowohl in Richtung der Sedelhöfe als auch in Richtung der Bahnhofstraße weitet sich der Raum. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen aufgenommen ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist weiterhin gewährleistet.

Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass erhebliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. Die Parkhäuser Deutschhaus und Fischerviertel sowie das Parkhaus am Rathaus erzeugen weitere Passantenströme zur Bahnhofstraße und Hirschstraße.

- (3) *Mit dem Verkauf des Projektgrundstücks inklusive der inneren Erschließungsflächen an einen Investor werden die Nutzungsrechte der Öffentlichkeit im öffentlichen Raum eingeschränkt.*

Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung sowie der Zugang aus der Bahnhofspassage mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Im Übrigen führen die bestehenden Fußwege von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage bereits heute teilweise über private Grundstücksflächen, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt sind.

- (4) *Die Andienung der Geschäftshäuser an der Sedelhofgasse verschlechtert sich grundlegend. Andienungsverkehr über die Bahnhofstraße behindert den freien Zugang in die Fußgängerzone.*

Von dem Projekt ist einzig die Andienung der Geschäftshäuser Bahnhofstraße 16 betroffen; für alle anderen Häuser wird sich an der bestehenden Situation nichts ändern. Die Stadt ist mit dem Eigentümer des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 in Verhandlungen, wie die Andienung in das Projekt Sedelhöfe integriert werden kann. In den vorliegenden Bebauungsplanentwurf wurde ein Lösungsweg aufgenommen und planungsrechtlich fixiert. Im Übrigen ist eingeschränkter Andienungsverkehr über Fußgängerzonen bereits heute in Ulm gängige Praxis.

- (5) *Die Notwendigkeit eines Verkaufsflächenzuwachses von 18.000 m² in der Ulmer Innenstadt wird bezweifelt. Ein solcher Zuwachs führt zur „Kannibalisierung“ innerhalb der Ulmer Einzelhandelsstruktur.*

Der Verkaufsflächenzuwachs um 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Mit dem Projekt Sedelhöfe beabsichtigt die Stadt gerade eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto und damit eine Steigerung der Besucherfrequenz. Die Zielgruppen-orientierte Standortanalyse, die die Stadt und die IHK Ulm im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben haben, kommt bei einer entsprechenden Sortimentsausrichtung der Sedelhöfe auf ein Neukundenpotenzial von ca. 280 000 Menschen. Ein übermäßiger Verdrängungswettbewerb auf Kosten der bestehenden Einzelhandelsstruktur ist unter diesen Voraussetzungen nicht zu erwarten.

- (6) *Die Öffentlichkeit und deren Repräsentanten wurden unzureichend und zu spät in die Projektentwicklung eingebunden. Das bisherige Verfahren zur Projektentwicklung verstößt gegen geltendes Recht. Der Projektvertrag mit dem Investor nimmt unzulässigerweise das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens vorweg. Der Bebauungsplan wird im klassischen Verfahren aufgestellt, obwohl er dem Wesen nach einem vorhabenbezogenen Bebauungsplans entspricht.*

Die Podiumsdiskussion am 16.10.2013 war lediglich der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite www.citybahnhof-ulm.de erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite www.sedelhoeft-ulm.de Auskunft über das Vorhaben.

Der Gemeinderat und seine Organe haben das Projekt von Beginn an in zahlreichen Sitzungen behandelt. U.a. hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Vor Veröffentlichung des EU-Vergabe-Verfahrens am 05.08.2010 hat der Gemeinderat planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen. Desweiteren hat der Gemeinderat am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" vor dessen Unterzeichnung beschlossen. Auch davor war er in alle Schritte des Vergabeverfahrens eingebunden. Das Regierungspräsidium Tübingen hat mit Schreiben vom 23.01.2014 die Rechtmäßigkeit des Verfahrens bestätigt.

Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen, die der Gemeinderat im Zuge der Beschlussfassungen in die Abwägung einbezieht. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt

Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Eine Vorwegbindung ist also nicht gegeben.

Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde kann durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Verfahren eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann.

Im Einzelnen wurden die eingegangenen Stellungnahmen folgendermaßen behandelt:

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<u>Einwender 1, Schreiben vom 31.10.2013</u> (Anlage 5.1) „Eine funktionierende Anlieferung ist für (<i>das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) von existenzieller Bedeutung. Wir haben nun Vorschläge der zukünftigen Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) durch das Ulmer Architekturbüro Mühlich, Fink und Partner zeichnerisch darstellen lassen. Ziel ist es, die Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) vielseitig und attraktiv nutzbar zu machen und somit nahtlos in die Sedelhöfe-Schaufersterfront zu integrieren. Diese Zielsetzung wird durch die 2 Varianten erreicht: • Bei der Schaukastenanelieferung ist auf die Tore zur Anlieferung vollflächig ein jeweils 80 cm tiefer Schaukasten aufgesetzt, der mannigfache Präsentationsmöglichkeiten schafft. Hier kann Ware mit Schaufensterpuppen genauso gezeigt werden, wie großformatige Dia-Stimmungsbilder oder eine Kombination aus beidem. • Bei der Schaufensteranelieferung besteht das Schaufenster aus 2 beweglichen Schichten. Die erste Schicht ist eine 2-flügelige Glasfront. Die zweite Schicht ist die Schaufenster-Rückwand, die entweder als Träger von großformatigen Stimmungsbildern oder auch als Multimedia-Wand ausgeführt sein kann. Im Falle von Multi-Media ließen sich auf der Rückwand u.a. Filme, Modeschauen oder auch Ulm-Impressionen/-Informationen darstellen. Die Dekoration über Schaufensterpuppen kann rollbar/beweglich	Aufbauend auf den genannten Vorschlägen hat die Stadt dem Einwender mittlerweile ein Lösungsangebot unterbreitet. Die Andienung des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 soll, wie vom Einwender gefordert, vor dessen Nordfassade verbleiben. Hier wird anstelle des bestehenden Vordachs im Erdgeschoss eine verschließbare Andienungstasche in das Sedelhöfe-Projekt integriert. Die Tore erhalten außenliegende Schaufenster und werden nur für Ein- und Ausfahrten der Lieferfahrzeuge geöffnet (vgl. Anlage 10). Die Fassade des Erdgeschosses springt im Bereich der Anliegertasche zurück, so dass das Gebäude Bahnhofstraße 16 über einen zusätzlichen Zugang an die Sedelhofgasse angebunden werden kann. Die Geschäftsflächen des Gebäudes Bahnhofstraße 16 docken auf diese Weise unmittelbar an das neue Einkaufsquartier an. Die Andienungstasche wird im vorliegenden Bebauungsplanentwurf mit Geh- und Fahrrechten zugunsten des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 gesichert.

frei zwischen der Glasschicht und der Rückwand aufgebaut werden. Beide Varianten ermöglichen, dass die zukünftige Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) zu über 99,5 % der Betriebszeit der Sedelhöfe einen ganz normalen Schaufenster-Charakter hat. Nur während der Einfahrt und Ausfahrt in oder aus der Anlieferung heraus müssen kurzfristig für wenige Minuten die Schaufensterelemente nach Innen geklappt werden. Wir denken mit unseren Vorschlägen aufzeigen zu können, dass durch die Anlieferung, entgegen der MAB- Behauptung, keine schmutzige Hinterhof- Atmosphäre entsteht, die das gesamte Mietumfeld abwertet und die Attraktivität der Sedelhöfe gefährdet. Durch die Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) verlieren die Sedelhöfe im Erdgeschoss eine Einzelhandels-Mietfläche von ca. 110 m², bei einer Gesamt-Einzelhandels-Mietfläche von ca. 23.000 m² (Angabe MAB/Frühjahr2012). Die Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) versorgt eines der umsatzstärksten und meist frequentierten Geschäftshäuser der Ulmer Innenstadt mit 4.000 m² Verkaufsfläche. Die Notwendigkeit einer dem Geschäftsbetrieb (<i>des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16</i>) gerecht werdenden Anlieferung wiegt mehr als der Verlust von 110 m² Mietfläche in den Sedelhöfen.“ Mit Schreiben vom 26.11.2013 haben die Rechtsanwälte des Einwenders dessen Position weiter ausgeführt: „(...)“ I. Durch die Planung aufgeworfene Konflikte 1. Realisierungshindernis Vordach Würden die jetzt öffentlich präsentierten Planunterlagen unverändert zu Festsetzungen eines Bebauungsplans, dann wäre MAB gleichwohl nicht in der Lage, das Vorhaben wie mit der Stadt Ulm vereinbart zur realisieren. Dem stünde das im (<i>Privat-</i>)Eigentum (...) stehende Vordach im Wege, welches nahezu den gesamten nördlichen Teil des Gebäudes Bahnhofstraße 16 beherrscht. Im Bereich des Vordachs ist es unmöglich, die in den Planunterlagen vorgesehene geschlossene Bebauung zu realisieren. Dies war das maßgebliche Motiv für die Stadt Ulm, gegen meine Mandantin (...) eine Beseitigungsverfügung für dieses Vordach zu erlassen. Die damit befassten Verwaltungsrichter in Sigmaringen und beim Hof in Mannheim haben bestätigt, dass das	Der Bebauungsplanentwurf wurde im Sinne der Gerichtsentscheidung geändert. Die Stadt und die Eigentümer Bahnhofstraße 16 streben eine Lösung dahingehend an, dass ein Rückbau des Vordachs erfolgt und die Anlieferung im dortigen Bereich durch eine sog. Erschließungs-tasche (Anlieferungsbereich mit angepassten Schaufensterkastentore) weiterhin möglich bleibt.
---	---

Vordach von der Stadt Ulm baurechtlich zugelassen worden ist, nicht von dem Abschluss eines Gestattungsvertrags abhängig gemacht wurde und deshalb seine Beseitigung nicht hoheitlich durchgesetzt werden kann. 2. Abwägungshindernis Erschließung/Andienung Unabhängig von dem Vordach dürften bauleitplanerische Festsetzungen, die den jetzt präsentierten Planunterlagen entsprechen, nicht mit den Vorgaben von § 1 Abs. 7 BauGB vereinbar sein. Die jetzt vorgesehene Planung nimmt dem Grundstück Bahnhofstraße 16 die straßenseitige Erschließung gerade in dem Bereich, auf den es nach dem Zuschnitt seiner konkreten, von der Stadt Ulm genehmigten Bebauung für den Lkw-Verkehr ausgerichtet ist. Diese Erschließung durch die Sedelhofgasse, für die von den Eigentümern der früheren Grundstücke Erschließungsbeiträge gezahlt wurden und in den von der (<i>neuen Eigentümerin</i>) gezahlten Kaufpreis Eingang gefunden haben, wird ersatzlos beseitigt, um ein rein privates Vorhaben eines Dritten zu ermöglichen. Das muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das jetzige Grundstück Bahnhofstraße 16 seinerzeit nicht nur aus mehreren von Privaten erworbenen Grundstücken gebildet wurde, sondern dazu auch aus städtischem Eigentum Flächen durch die (<i>neue Eigentümerin</i>) erworben worden sind. Infolge der Beteiligung der Stadt Ulm sowohl als Veräußerin einzelner Teilflächen des jetzigen Grundstücks Bahnhofstraße 16 als auch als Baugenehmigungsbehörde für das jetzige, für die Lkw-Belieferung baulich auf die Sedelhofgasse ausgerichtete Bestandsobjekt durften und dürfen meine Mandantinnen darauf vertrauen, dass die Erschließung durch eine mit Lkw befahrbare öffentliche Straße (Sedelhofgasse) nicht ohne Ersatzlösung an dieser Stelle beseitigt wird. Die Stadt Ulm muss sich daran festhalten lassen, dass Sie baurechtlich eine Nutzung des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 16 genehmigt hat, die einen An- und Ablieferungsverkehr auslöst, der über die Bahnhofstraße - abgesehen von allen damit verbundenen städtebaulichen Nachteilen – nicht bewältigt werden kann. Das (<i>betroffene</i>) Handelsgeschäft mit seinen 4.000 m² Verkaufsfläche wird täglich mehrfach vom Zentrallager (...) mit einem großen 7,5-Tonnen-Lkw mit Hebebühne angefahren, weil nur so die großen Liefermengen von jährlich 600.000 Teilen, darunter sperrige Ware (...)	Die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gemäß § 1 Abs. 7 BauGB in Bezug auf die Andienung des Grundstücks Bahnhofstraße 16 fand im Bebauungsplan mit der oben beschriebenen Änderung des Planentwurfs (planungsrechtliche Sicherung einer rückwärtigen Andienungsfläche) ihren Niederschlag. Mit der vorliegenden Änderung des Bebauungsplanentwurfs (Rücksetzung der Baugrenze im Erdgeschoss vor der
--	---

bewältigt werden können. Meine Mandantin hat Sie weiter darauf aufmerksam gemacht, dass an der nordöstlichen Gebäudeecke der zur Versorgung des Gebäudes Bahnhofstraße 16 dienende Trafo im Boden eingebaut ist. Diese Stelle wurde seinerzeit gewählt, damit die SWU einen unverbauten und jederzeit nutzbaren Zugang zu dieser Trafostation hat. Die Planuntelagen sehen an dieser Stelle eine überbaubare Fläche zugunsten von MAB vor.	Andienungstasche Bahnhofstraße 16) schließt die Trafostation nun unmittelbar an die mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegte Verkehrsfläche an. Die Zugänglichkeit der Trafostation bleibt also weiterhin gewährleistet.
II. Erörterte Lösungsmöglichkeiten 1. „Erschließungstasche“ Sie haben mit meiner Mandantin die Pläne für eine „Erschließungstasche“ erörtert, die Ihnen schon vorlagen. Sie laufen darauf hinaus, im Bereich des Erdgeschosses des von MAB an die Bahnhofstraße 16 anzubauenden Gebäudes anstelle des Vordachs eine durch zwei ansprechend gestaltete und an die MAB-Fassade angepasste Schaufensterkastentore verschließbare Anlieferungszone zu realisieren. Auf den beigefügten, Ihnen und den Gemeinderäten aber schon vorliegenden Plan des Architekturbüros mühlich, fink & partner nehme ich Bezug. Sie haben dazu die Auffassung vertreten, es sei sachgerecht, wenn die Schaufensterkastentore in diesem Bereich von meiner Mandantin betrieben würden. 2. Variante mit zusätzlicher öffentlicher Verkehrsfläche Im weiteren Gesprächsverlauf haben Sie angeregt, die Schaukastentore weiter zurückzusetzen und nicht mehr in Fortführung der östlichen Außenwand des geplanten MAB-Gebäudes auszurichten, sondern parallel zu der östlichen Außenwand des (<i>betroffenen</i>) Gebäudes. Den dadurch entstehenden Freiraum würde die Stadt Ulm als öffentliche Verkehrsfläche festsetzen. Den besonderen Charme dieser Lösung haben Sie darin gesehen, dass in dem dadurch freibleibenden Teil der nördlichen Außenwand des Gebäudes Bahnhofstraße 16 eine Öffnung platziert werden könnte, die zwar (<i>im Bestandsgebäude</i>) Verkaufsfläche kostet, aber einen Rundlauseffekt auslöst und der Frequenz (<i>des betroffenen Handelshauses</i>) einen Weg in die künftigen Sedelhöfe eröffnet. Den dazu angefertigten Plan der Architekten mühlich, fink & partner füge ich bei.	Die beiden vorgelegten Varianten wurden eingehend diskutiert. Die Variante 2 mit zusätzlicher öffentlicher Verkehrsfläche vor der nordöstlichen Gebäudeecke des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 wird bevorzugt. Auf diese Weise kann von der Sedelhofgasse aus ein Zugang zum Bestandsgebäude geschaffen und somit die bestehende Geschäftslage bruchlos mit dem neuen Einkaufsquartier verknüpft werden. Dieser Vorschlag wurde im geänderten Bebauungsplanentwurf in entsprechende Festsetzungen überführt. Die vertragliche Verständigung ist spätestens bis zum Satzungsbeschluss herbeizuführen.

3. Vertragliche Verständigung vor einer Auslegung Meine Mandantinnen haben angeboten, vor einer Auslegung des Bebauungsplanentwurfs zu einer vertraglichen Verständigung auf ein solches Andienungsmodell zu kommen, damit die ausgelegten Pläne dann später nicht erneut geändert und nochmals ausgelegt werden müssen. (...)“	
<u>Einwender 2, Schreiben vom 08.11.2013 (Anlage 5.2)</u> Der Einwender ist Geschäftsführer einer Grundstücksgesellschaft mit Grundstücken an der Bahnhofstraße und am Münsterplatz. Gegen die Bebauung wird Einspruch erhoben. „Seit Juni 2013 wurden von Seiten der Bürgerschaft, also auch von uns, Architektenkammer, IHK und Ulmer City aber auch von 4 großen Gemeinderatsfraktionen Veränderungen an der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend gefordert. Die vorliegende Planung berücksichtigt diese Wünsche in keiner Weise. Sie verändert den Zugang zur Stadt zum Nachteil der gewachsenen Stadt und überlässt die Planungshoheit offensichtlich einem Investor.“	Wesentliche Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt nicht zur Verfügung. Die im Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße aus. Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Städtebauliches Ziel bleibt aber die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.

	• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.
<u>Einwender 3 , Schreiben vom 10.11.2013 (Anlage 5.3)</u> „Die vorliegende Planung (entspricht) nicht dem Anspruch, der an die Neubaukonzeption des Gesamtbereichs Citybahnhof – Bahnhofsvorplatz – Einkaufsquartier Sedelhöfe gestellt worden war. Wegen eines Geflechts von Abhängigkeiten mussten großzügige, komfortable, zukunftsweisende Lösungsansätze den kleinlich-begrenzt wirkenden Realisierungsmöglichkeiten weichen, die sich den momentan bestehenden Gegebenheiten unterzuordnen hatten. Dazu gehören auch: - Der Abriss eines Innenstadtviertels ohne konkrete Bauplanung - Ein auf den Kopf gestelltes Bebauungsplanverfahren, in dem in vertraglichen Fixierungen mit dem Investor das städtebauliche Konzept unveränderlich festgelegt wird, bevor das Bebauungsplanverfahren eingeleitet wird.	Der Fachbereichsausschuss hat am 12.12.2006 das Stadtentwicklungsprojekt „Citybahnhof Ulm“ auf den Weg gebracht (GD Nr. 288/06). Als erster Baustein aus diesem Gesamtprojekt wird nun das Einkaufsquartier Sedelhöfe konkret entwickelt. Zentrale Aufgabe der Projektentwicklung ist gerade die Abstimmung der Planungsziele auf die liegenschaftlichen, funktionalen und ökonomischen Rahmenbedingungen. Bei aller Notwendigkeit zum Kompromiss bei komplexen Projekten der Innenentwicklung bleibt die übergeordnete städtebauliche Leitidee eines gemischt genutzten und offenen Einkaufsquartiers in integrierter Innenstadtlage unangetastet. Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung vor. Als politisch verantwortliches Gremium hat der Gemeinderat das Projekt Sedelhöfe auf den Weg gebracht und seit 2006 alle wesentlichen Schritte der Projektentwicklung begleitet bzw. per Beschluss legitimiert. Gewerbe-/ Dienstleistungsprojekte in der hier vorliegenden Größenordnung benötigen im Vorfeld abgestimmte Vorgehensweisen, die üblicherweise in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen

Hinzu kommt vorgeblicher Zeitdruck, welcher bessere Lösungen verhindert, z.B. dass Ulm das versprochene, sich öffnende Tor zur Innenstadt erhält und dass Fußgängerströme ebenerdig wie unterirdisch so geleitet werden, dass sie ungehindert in die Fußgängerzone wie auch in das Einkaufszentrum gelangen. Zielvorgabe und Maßstab muss angesichts der gewaltigen Investitionen stets das zukunftsweisende Optimum sein, nicht der Blick zurück auf die bisherige Lösung. Wenn am Ende auch nur Kompromisslösungen oder gar Verschlechterungen stehen, ist das Ziel verfehlt worden und die Investition muss unbesehen der Vorleistung in Frage gestellt werden. Einzeleinwendungen: a) der Meinungsbildungsprozess wurde durch vorenthaltene Kommunikation unnötigerweise erschwert. Die ersten öffentlichen Äußerungen von Verantwortlichen am 30.10.2013 (SWP) hätten bereits zu Beginn des Verfahrens, also im Frühjahr 2012 abgegeben werden können, konform mit den EU-Ausschreibungsrichtlinien und ohne Bieterinteressen zu verletzen. Nach wie vor fehlen jedoch wesentliche Informationen von Vorfestlegungen im Projektvertrag über Brandschutzfragen bis hin zu den – aus heutiger Sicht – vermeidbaren, unsinnig hohen Kosten, die für die Umsiedelung von McDonalds aus Steuermitteln aufzuwenden sind.	bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB Äußerungen und Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden können. Die städtebauliche Entwicklung des Sedelhofquartiers blieb in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten deutlich hinter der positiven Entwicklung anderer Innenstadtquartiere zurück und bedarf dringend der Restrukturierung. Die Stadt hat dies frühzeitig erkannt und sich durch eine langfristige Liegenschaftspolitik Gestaltungsfreiräume im Quartier geschaffen. Über den Status quo hinausgehende Arrondierungen (etwa die Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7) sind auf absehbare Zeit allerdings nicht möglich, so dass die Planung auf die aktuellen Rahmenbedingungen abgestimmt werden muss. Alle grundlegenden Planungsziele können mit dem vorliegenden Projekt erfüllt werden. Der Weg zu einer großzügigeren Lösung der Verbindung Bahnhof/Bahnhofstraße ist nicht verbaut, sondern der Zukunft vorbehalten. Der Gemeinderat und seine Organe haben das Projekt von Beginn an in zahlreichen Sitzungen öffentlich behandelt sowie in mehreren öffentlichen Veranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern zur Diskussion gestellt. Am 11.12.2007 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen. (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof wurde auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite www.citybahnhof.ulm.de erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite www.sedelhoefe-ulm.de Auskunft über das Vorhaben. Technische Fragen etwa zum Brandschutz werden im Zuge der vertieften Projektentwicklung mit den verantwortlichen Fachingenieuren beantwortet. Die provisorische Auslagerung
--	--

b) Der einzig zulässige, nämlich gesetzlich vorgeschriebene Weg geht über ein vorgeschaltetes Bebauungsplanverfahren. Darin hätte der Gemeinderat die städtebaulichen Zielvorstellungen festlegen können. Darin wären auch Bürgerbeteiligungen obligatorisch gewesen und nicht durch Vorfestlegungen und abgeschlossene Planungen ohne Veränderungsmöglichkeiten abgewürgt worden. Bürgerbeteiligung hätte beinhaltet, dass betroffene Anlieger ihre Äußerungen in dieser frühen Phase zielgerichtet hätten vorbringen können. Alternativen hätte aufgezeigt und weiterverfolgt werden können, z.B. ob eine bestehende Tiefgarage abgerissen und auf jährliche Parkeinnahmen von 600.000 € verzichtet werden soll. Oder ob sich das Gebäude Bahnhofstraße 7 im Planungsumgriff befindet, hätte zusammen mit allen unliebsamen Folgen abgeklärt werden können, auch, ob McDonalds nicht besser am angestammten Platz bleiben und man herum planen sollte. c) Der ausgelegte Bebauungsplan soll § 13 a	des McDonalds-Restaurants war aufgrund eines bestehenden langfristigen Mietverhältnisses unumgänglich. Die Beibehaltung des Status quo würde zu einer Verfestigung der unbefriedigenden Situation am westlichen Zugang vom Hauptbahnhof zur Innenstadt führen. Auf Grundlage der Beschlüsse des Gemeinderats und seiner Organe hat die Stadt gemeinsam mit dem Investor MAB das Projekt Sedelhöfe entwickelt und unter Berücksichtigung der komplexen städtebaulichen, liegenschaftlichen und funktionalen Rahmenbedingungen in einen Projektentwurf umgesetzt. Dieser Entwurf ist nun hinreichend konkret, so dass die Öffentlichkeit die Auswirkungen der Planung beurteilen kann. Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Die genannten Planungsvarianten wurden im Zuge der Projektvorbereitung untersucht: • Die Sedelhofgarage ließ sich in ihrer bestehenden Form nicht in die geplante, umfassende Restrukturierung des Sedelhof-quartiers integrieren; sie wird daher durch eine neue Garage im Quartier ersetzt. • Die Aufnahme des Gebäudes Bahnhofstraße 7 in den Umgriff des Bebauungsplans würde sich nur als sinnvoll erweisen, wenn es auf absehbare Zeit angekauft werden und damit verbunden eine konkrete Entwicklungsabsicht abgeleitet werden könnte. Dies ist trotz intensiver Bemühungen nicht absehbar. • Die provisorische Auslagerung des McDonalds-Restaurants war aufgrund eines bestehenden langfristigen Mietverhältnisses unumgänglich. Die Beibehaltung des Status quo würde zu einer Verfestigung der unbefriedigenden Situation am westlichen Zugang vom Hauptbahnhof zur Innenstadt führen. Diese Ergebnisse wurden im vorliegenden
---	---

BauGB entsprechen. Inhaltlich stellt er jedoch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan dar nach § 12 BauGB, worauf schon die Formulierung in GD 198/13, Ziff. 6.2 hinweist: „Die Fa. MAB Development Frankfurt beabsichtigt ...an dieser Stelle ein Einkaufszentrum zu entwickeln“. Parzellengenau wird für den Investor ein Bebauungsplan zugeschnitten, sogar Verkaufsflächen und Sortimente stehen schon fest. Alternativplanungen, wie das BauGB und die entsprechenden Kommentare sie zumindest im Konfliktfall vorsehen/empfehlen, gibt es nicht. Ein städtebaulicher Wettbewerb, wie er nach BM Wetzig bei allen größeren innerstädtischen Bauvorhaben mit Beteiligung von „mindestens sieben, acht Architekten“ durchzuführen wäre und wie bei City-Bahnhof, Sanierung Dichterviertel und Wengenviertel obligatorisch, wurde hier ausgeschlossen. Investor, Planungsbüro und dessen Entwurf mussten als Paketlösung akzeptiert werden. d) Das Einkaufszentrum soll nach Erkenntnissen der Marktforschung entwickelt werden. Hinweise auf Grundlagen fehlen ebenso wie etwaige Gutachten. Die zielgruppenorientierte Standortanalyse von Custom Research aus 2010 sagt nichts über die festgelegte Größe von 18.000 m² aus. Aktualisierte Stellungnahmen des RP Tübingen vor dem Hintergrund stetig wachsender Handelsflächen in Ulm und darum herum fehlen. e) Dem Grundsatzbeschluss zum Wettbewerb Bahnhofvorplatz lag die Machbarkeitsstudie vom 31.07.2012 zugrunde. Weder dort noch in der Beschlussvorlage GD 10/13 wird der Bau einer neuen Sedelhof-Tiefgarage erwähnt. Hingewiesen wurde lediglich auf den Entfall der dortigen 500 Parkplätze, womit der Neubau der Bahnhoftiefgarage mit 800 Pkw-Parkplätzen begründet wurde, der	Planungsvorschlag umgesetzt und können nun im Zuge des förmlichen Beteiligungsverfahrens beurteilt und diskutiert werden. Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein klassischer Bebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Die Prüfung von Planungsalternativen hat im EU-Ausschreibungsverfahren stattgefunden. Die Investoren mussten sich mit jeweils einem Projekt bewerben, das nach funktionalen, gestalterischen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet wurde. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis des EU-Ausschreibungsverfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt. Die Verkaufsflächenbeschränkung auf 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Die Stadt Ulm hat am 15.10.2012 die Einleitung des Raumordnungsverfahrens beantragt. Auf dieser Grundlage sowie der Festlegung von Sortimentsobergrenzen hat das Regierungspräsidium mit Schreiben vom 23.10.2013 von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen. Die Sedelhoftiefgarage befindet sich inmitten des Sedelhofquartiers. Mit der Festlegung des Planungsumgriffs für die Sedelhöfe wurde die
---	---

dann auch im Fachbereichsausschuss kontrovers diskutiert wurde. In der Beschlussvorlage GD 157/12 für die nicht-öffentliche Sitzung (dort als öffentlich gekennzeichnet) am 25.04.2012 heißt es: „Anstelle von Parkebenen ausschließlich in den oberen Geschossen wird nun auch eine Parkgarage im Untergrund favorisiert“. In GD 198/13 (Aufstellungsbeschluss Sedelhöfe vom 25.06.2013) wird die Tiefgarage in einem einzigen Satz erwähnt: „Die notwendigen Parkplätze befinden sich in einer zweigeschossigen Tiefgarage mit ca. 500 Einstellplätzen“. Über Abbruch der bestehenden TG wurde so wenig beschlossen wie über den Neubau an derselben Stelle sowie über die Art deren Nutzung (eingeschränkter Nutzerkreis oder öffentlich zugänglich?). f) Der Verkauf einer innerstädtischen Fläche an einen Investor darf immer erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens zu den dort beschlossenen Bedingungen erfolgen. Hier wird der Vertrag zwar erst 2014 ratifiziert, aber der bereits geschlossene Vorvertrag („privatrechtlicher Investorenvertrag“) enthält bereits alle maßgeblichen Festlegungen, was auch in GD 157/12 (nicht öffentliche Sitzung am 25.04.12) zum Ausdruck kommt: „Zur Sicherung der städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Ziele soll dem künftigen Investor das Projektgrundstück in Verbindung mit einem Projektvertrag verkauft werden“. g) Mit dem Verkauf der öffentlichen Flächen an einen privaten Investor gibt die Stadt auf alle Zeit Gestaltungsmöglichkeiten aus der Hand, gerade dort, wo sich durch die aktuelle Kritik zeigt, dass Optimierungsbedarf besteht und künftig bessere Lösungen möglich wären.	bestehende Sedelhof-Tiefgarage automatisch Teil des Gesamtprojektes. Im Zuge der Projektentwicklung hat sich gezeigt, dass die Garage in der bestehenden Form nicht sinnvoll in ein neues Projekt integriert werden kann. Angesichts der baurechtlichen Verpflichtung zum Nachweis notwendiger Stellplätze ist ein Verzicht auf die Garage ausgeschlossen; eine Neuerrichtung der Garage ist somit unumgänglich. Die Garage wird auch zukünftig öffentlich zugänglich sein. Größe und Lage der neuen Garage werden in den Anlagen zu diesem Bebauungsplanverfahren aufgezeigt und können nun öffentlich erörtert werden. Die letztendliche Entscheidung fällt auch hier erst mit dem Satzungsbeschluss. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und dem Investor hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die internen
---	---

h) Bereits mit dem Bieterverfahren war die Auflage verbunden, die bisherige Wegebeziehung Bahnhof-Innenstadt ohne Beeinträchtigung beizubehalten. GD 157/12: "Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist, ohne Beeinträchtigungen der Wegebeziehungen zwischen Bahnhof und Innenstadt". Davon ist im vorliegenden Entwurf nichts mehr zu erkennen. Bevorzugt bedient wird eindeutig die Einkaufspassage Sedelhöfe. i) Gemäß der Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum bei privaten Konversionsflächen ab 0,5 ha müssen 20% des Wohnraums vergünstigt zur Verfügung gestellt werden. Abschluss des Bebauungsplanverfahrens und Datum des Kaufvertrages machen dies auch hier erforderlich. Die Planung sagt darüber nichts aus."	Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Gegebenheiten erörtert werden. Städtebauliches Ziel bleibt die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte gegebenenfalls auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden. Die Lage der Bahnhofplatzunterführung kann infolge der Eigentumsverhältnisse im Bereich des östlichen Aufgangs nicht verändert werden. Das Gebäude Bahnhofstraße 7 kann auf absehbare Zeit weder angekauft noch verändert werden. Zur Verbesserung der Situation im Rahmen der gegebenen bzw. zukünftiger Möglichkeiten hat die Stadt einen 3-Stufen-Plan entwickelt, der schrittweise zu weiteren Verbesserungen des Innenstadtzugangs führen wird: • Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschoss-wohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss
--	--

	Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.
<u>Einwender 4, Schreiben vom 18.11.2013 (Anlage 5.4)</u> Der Einwender ist Eigentümer einer Immobilie in der Bahnhofstraße. „(...)“ Die aktuell zur Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ausgelegten Planunterlagen stellen keine faire Teilung der Passantenströme zwischen Sedelhöfe und Bahnhofstraße dar. Die Fußgänger werden vielmehr in die Sedelhöfe zwangsweise geleitet, ohne dass diese auf einem entsprechenden „Orientierungsplatz“ entscheiden können, welchen Weg sie nehmen möchten. Ich bitte die Planung wie folgt zu ändern: 1. Nach Ankunft auf der Ebene 0 ist ein großzügig bemessener Platz zur „Orientierung“ vorzusehen. Der Fußgänger sollte nicht in eine Richtung geleitet werden, sondern er sollte durch entsprechende Beschilderung frei seinen Weg wählen können. Dazu ist es unbedingt notwendig, dass von diesem Ankunftsplatz aus der Passage heraus ein Blickkontakt zu Bahnhofstraße besteht. 2. Die Querung Ebene 0 und Ebene -1 sollte auf diesem „Orientierungsplatz“ zusammengefasst werden. 3. Der Investor MAB muss künftige Verbesserungen - wenn diese zu einem späteren Zeitpunkt hinsichtlich der Gebäude Bahnhofplatz 7 möglich sind - für sich und evtl. Rechtsnachfolger akzeptieren.“	Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben. Die Querungen des Bahnhofplatzes auf den Ebenen 0 und -1 führen auf eine gemeinsame Verteilerfläche. Bedingt durch die Lage der Straßenbahnhaltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße mündet die Querung auf Ebene 0 weiter nördlich in diese Fläche ein als die Passage. Eine deckungsgleiche Lage der Querungen ist nicht möglich. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Umstände erörtert werden. Städtebauliches Ziel bleibt dabei die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Das

	Projekt Sedelhöfe befindet sich nördlich dieser Achse; diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe also unabhängig. Die liegenschaftliche Entwicklung im Bereich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 ist zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbar; eine generalisierende Vertragsklausel für den Fall einer liegenschaftlichen Veränderung ist mangels hinreichender Konkretisierung und rechtlicher Bestimmtheit nicht möglich.
<u>Einwender 5, Schreiben vom 18.11.2013 (Anlage 5.5)</u> „Wir haben als Bürger dieser Stadt und Betreiber zweier Cafébetriebe in der Innenstadt folgende Einwendungen gegen den derzeitigen Planungsstand Sedelhöfe: 1. Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof und dem künftigen Parkhaus Bahnhofplatz führt geradeaus weiter in die Sedelhöfe - sowohl auf Ebene -1 als auch auf Ebene 0 (über die Rolltreppe). Die Abzweigung in die Bahnhofstraße wird scharf nach links abgewinkelt und durch die Bebauung stark verengt. Pendler die direkt in die Bahnhofstraße wollen, müssen diesen engen, unkomfortablen Weg in die Bahnhofstraße akzeptieren. 2. Die ursprünglich avisierte Planung einer durchgehenden Wegeführung auf Ebene -1 bis zur Schillerstraße entfällt vollständig. Eine Begründung für die Änderung gibt es nicht. Haus Bahnhofstraße 7 konnte zu keinem Zeitpunkt in die Planung einbezogen werden, da nie Verkaufsabsichten geäußert wurden. Auch in absehbarer Zeit kann damit nicht gerechnet werden. Insofern hätte schon ursprünglich (diese zu Recht „großstädtisch“) genannte Lösung unter Einbeziehung der gegenüber von Bahnhofstraße 7 liegenden Grundstücksfläche geplant werden müssen. Jetzt soll diese Fläche bebaut und die Verkaufsfläche der Sedelhöfe einbezogen werden. Damit wird die Wegführung verengt und eine Blickbeziehung zur Bahnhofstraße entfällt. 3. Durch die gerade Wegeführung direkt in die Sedelhöfe wird der Bürger, Pendler und Konsument verkaufpsychologisch	Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Treppenanlage mündet in eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion. Die abgewinkelte Anbindung an die Bahnhofstraße ist der Tatsache geschuldet, dass das Gebäude Bahnhofplatz 7 derzeit nicht zur Verfügung steht; eine axiale Verlängerung der Bahnhofstraße zu Hauptbahnhof ist somit nicht möglich. Die direkte Anbindung der Sedelhöfe an die Passage auf Ebene -1 ist ein Angebot an Passanten, welche gezielt Einrichtungen in die Sedelhöfe erreichen wollen. Eine durchgängige Wegeführung auf der Ebene -1 von den Sedelhöfen bis in die Schillerstraße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und kann in diesem nicht geregelt werden. Die für eine Verbindung zur Schillerstraße notwendigen Flächen befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Ulm und können somit ohne tiefgreifende Abstimmung mit der DB nicht überplant werden. Die Barriere in der Achse zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstraße ist einzig das Gebäude Bahnhofplatz 7. Eine Verbesserung dieser räumlichen Beziehung ist weiterhin Ziel der Stadt. Das Projekt Sedelhöfe steht diesem übergeordneten Ziel in keiner Weise entgegen. Gemäß dem vereinbarten Stufenplan (s. Stellungnahme zu Einwender 1) wird dieses Ziel weiterhin ernsthaft verfolgt. Die vorliegende Wegeführung ist in erster Linie das Resultat städtebaulicher

manipuliert. Ins-besondere führt dies zwangsläufig dazu, dass minderjährige Pendler (zum Beispiel Schüler) direkt vom Bahnhof in nicht kontrollierbare Konsumwelten geführt werden. Dies mag im Interesse des Investors liegen, ist aber nicht vereinbar mit dem öffentlichen Interesse. Wissenschaftliche Forschungen belegen, dass Wegeführungen unter verkaufpsychologischen Gesichtspunkten zu mehr Umsatz führen. Genau das wird bei der Planung Sedelhöfe unterstützt. Diese moderne verkaufpsychologische Wegführung spült dem Betreiber automatisch ca. 30.000 Menschen täglich in die Verkaufsräume. Allein damit lassen sich leicht 150 Mio investieren! 4. Durch den Wegfall der ursprünglich ebenen Unterführung entsteht wiederum eine erhebliche Einschränkung für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer. Diese müssen nun den beschwerlichen Weg vom Bahnhof in Richtung Stadtzentrum auf sich nehmen. 5. Der Investor wird die Sedelhöfe nicht selbst bewirtschaften. Daraus ergibt sich eine nicht abschätzbare Unsicherheit in Bezug auf die Qualität künftiger Betreiber. Wie verhält sich dann die Stadt, wenn der Betreiber mit Discount, 1 €-Läden und Factory-Outlets den größten und wichtigsten Eingang zur Stadt bespielt? Grundlage für jede private Baugenehmigung ist ein klares, detailliertes Nutzungskonzept. Bei den Sedelhöfen gibt es quasi eine pauschale Freigabe? Wird hier mit zweierlei Maß gemessen? Es geht nicht um die Verhinderung der Sedelhöfe, sondern nur um Ausgewogenheit und Chancengleichheit für alle Beteiligte! Die derzeitige Planung bedarf einer sorgfältigen und ausgewogenen Überarbeitung unter Einbeziehung der Interessen der Bürger, der angestammten Ulmer Kaufleute und des Investors.“	Zielsetzungen unter Berücksichtigung der liegenschaftlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen - und keineswegs Ergebnis manipulatorischer Absichten. Selbstverständlich liegt aber ebenso im Interesse der Stadt, dass die Sedelhöfe gut frequentiert werden und zur Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm beitragen. Eine einseitige Begünstigung der Sedelhöfe innerhalb der Ulmer Einkaufslagen ist in Anbetracht der Sogwirkung der Achse Bahnhof-/Hirschstraße nicht zu erwarten. Die Kritik erkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. Die neu geplante Unterführung wird barrierefrei mit Aufzügen ausgestattet und kann somit von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern ohne Einschränkungen genutzt werden. Die Vermietung der Flächen des Einkaufszentrums übernimmt nach der Fertigstellung das Centermanagement. Dieses hat schon aus wirtschaftlichen und finanziellen Interessen heraus das Ansinnen, die Flächen an hochwertige Betreiber zu vermieten. Im Nutzungskonzept zu den Sedelhöfen werden zudem die zulässigen Warensortimente sowie die maximal zulässige Verkaufsfläche geregelt. Das Festlegen bestimmter Betreiber ist nicht zulässig oder sinnvoll. Branchenmix und Flächen werden zudem in einem Vertrag zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium Tübingen festgelegt.
<u>Einwender 6, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.6)</u> „Es sollte jedem Kunden, Arbeitnehmer, Touristen, Schüler die Wahl gelassen werden, ob er direkt vom Bahnhof aus über die Bahnhofstraße in die Stadt laufen möchte oder erst einen "Umweg" in Kauf nehmen will. Ein zusätzlicher Übergang ist notwendig, da jeder, der es eilig hat (zur Arbeit oder zur Schule), den direkten Weg über die Friedrich-Ebert-Straße nehmen wird.	Die Bahnhofplatzunterführung wird nicht die einzige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt sein: Zu dem bereits heute bestehenden Überweg südlich der Einmündung der Bahnhofstraße wird ein zusätzlicher Überweg auf Ebene 0 am nördlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle geschaffen. Im Unterschied zu heute werden alle drei Übergänge barriere-frei sein. Zusätzlich kann - nicht barrierefrei - in der

Was macht es für einen Eindruck auf einen Touristen, wenn er mit der Bahn ankommt und auf seinem Weg erst mal durch ein Einkaufscenter geschleust wird. Das sollte nicht der erste und letzte Eindruck sein, den Auswertige von Ulm mitnehmen. Es sollte das Ziel sein, die Innenstadt zu stärken und nicht die Menschen durch Umwege abzulenken. Wir wünschen uns eine gemeinsame Lösung, welche sowohl für die Gewerbetreibenden in der Innenstadt, als auch für die Stadt Ulm von Vorteil ist.“	Mitte der Haltestelle gequert werden. Die Fußgängerunterführung unter dem Bahnhofplatz führt über eine Treppenanlage auf eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion. Hier hat jede/r Ankommende die Wahl, entweder rechts der Bahnhofstraße oder links der neuen Gasse durch die Sedelhöfe zu folgen. Die Treppenanlage öffnet sich gleichermaßen in beide Richtungen. Mit den Anpassungen gemäß dem vereinbarten 3-Stufen-Plan wird sich die Situation weiter zugunsten der Bahnhofstraße verbessern lassen: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der Kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die direkte Anbindung der Sedelhöfe an die Bahnhofspassage auf der Ebene -1 ist ein Angebot an diejenigen, die gezielt die Geschäfte und sonstigen Nutzungseinheiten in den Sedelhöfen ansteuern wollen.
<u>Einwender 7, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.7)</u> „ Die folgenden Punkte sollten beachtet werden: 1. Die bestehenden Parkplätze in den Untergeschossen der stillgelegten Sedelhofgarage sind als Parkplätze zu erhalten - und nicht wie in einer früheren Beschreibung als Lagerraum zu nutzen. In den Etagen -3 und -4 dürften nochmals 200 Plätze zur Verfügung stehen, die für die Beschäftigten oder Dauermieter genutzt werden können.	Die Erhaltung der bestehenden Sedelhofgarage ist aus bautechnischen und statischen Gründen nicht möglich. Anstelle der Sedelhofgarage wird eine neue Tiefgarage mit etwa 540 Stellplätzen in das Projekt integriert. Die notwendige Breite der Parkbuchten ist in

2. Die Parkbuchten sind auf die derzeitigen SUV Pkws einzurichten, also mindestens 2,50 m breit. 3. Die Ausfahrt allein über die Keltergasse ist unzureichend. Im Falle z.B. eines Feuers läßt sich die Tiefgarage nicht schnell genug evakuieren. Als Beispiel ist das Chaos vom 31. Mai 2013 des Blautalcenters zu nennen, als die Besucher für Stunden das Parkhaus nicht verlassen konnten, da in der Blaubeurer Straße Bauarbeiten durchgeführt wurden. Bitte beachten Sie, dass nur ein Bruchteil der in Ihrer Studie aufgeführten möglichen Kunden (...) mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen werden. Heute hängt der Erfolg eines Einkaufszentrum in erster Linie von der Erreichbarkeit mit dem PKW ab.“	der Garagenverordnung geregelt. Die brandschutztechnische Beurteilung des Vorhabens erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Hauptzufahrt zur Tiefgarage erfolgt über die Keltergasse auf die Olgastraße. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Verkehrsknoten wurden im Rahmen der Projektentwicklung und der Verkehrsentwicklungsplanung gutachterlich überprüft. Zusätzlich zur Tiefgarage innerhalb des Projektgebiets ist derzeit eine weitere Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz in Planung. Diese wird in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Sedelhöfen künftig weitere 800 öffentliche Stellplätze bereit halten.
<u>Einwender 8, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.8)</u> „Wir sind Eigentümer einer an den Einzelhandel vermieteten Immobilie am Münsterplatz und haben folgende Einwendungen gegen den derzeitigen Planungsstand Sedelhöfe:...” <i>(der weitere Inhalt des Schreibens ist mit geringfügigen Abweichungen wortgleich mit dem Schreiben des Einwenders 5; Stellungnahme der Verwaltung siehe dort)</i>	
<u>Einwender 9, Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 5.9)</u> Der Einwender hält es anhand der vorliegenden Informationen des Aufstellungsbeschlusses nicht für möglich, das Vorhaben zu bewerten und sich als interessierter Bürger darin einzubringen: „(...) Aus diesen Gründen muss das Verfahren an der aktuellen Stelle gestoppt werden um vorab für eine ordentliche Transparenz für die Bürger und deren Vertreter zu sorgen. Sollten diesem Verfahren zudem Handlungen vorausgegangen sein, die den Vorgaben geltender Gesetze, Verordnungen... widersprechen, müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden und ein Neustart dieses Projekts erfolgen. (...) Hier wurde ein weiteres Mal die Grenze deutlich überschritten und es darf nicht nochmals wie beim Bebauungsplanverfahren der „Neuen Ulmer Mitte“ der Fall sein, dass man den Ulmer Gemeinderat bewusst eine gesetzeswidrige	Die Projekte Citybahnhof und Sedelhöfe wurden von Beginn an gemeinsam entwickelt und öffentlich in zahlreichen Beschlüssen des Gemeinderates und seiner Organe behandelt sowie in mehreren öffentlichen Veranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern zur Diskussion gestellt. Am 11.12.2007 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen. (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof wurde auch über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute.

Entscheidung fällen lässt, frei nach dem Motto: „Wo kein Kläger, da kein Richter“ (...) Weitere Ausführungen zu den Einwendungen des Vorhabens Sedelhöfe (...): 1. Im Amtsblatt vom 31. Oktober 2013 wird bei der Bekanntgabe der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom inzwischen weiterentwickelten Planungskonzept gesprochen. Auf Anfrage bei den Bürgerdiensten der SUB wurde mitgeteilt, dass zu den letzten veröffentlichten Unterlagen keine Änderungen vorliegen und es stellt sich die Frage, was mit dieser Aussage bezweckt werden sollte, bzw. welche Änderung damit gemeint ist? 2. Den Bürgern liegen über die Beschlussvorlage inkl. Anlage 1-6 nicht die städtebaulichen Ziele dieses Projekts vor, weshalb keine Bewertung dazu vorgenommen kann. 3. Da die Kriterien des Architektenwettbewerbs und des Bauvorhabens nicht bekannt sind, ist auch dort keine Bewertung für die Öffentlichkeit möglich.	Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite www.citybahnhof-ulm.de erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite www.sedelhoeft-ulm.de Auskunft über das Vorhaben. Das Projekt wurde in der Beschlussvorlage detailliert beschrieben; zudem liegen der Beschlussvorlage ausgearbeitete Grundrisse und Schnitte des Objektentwurfs bei. Der Terminus der „weiterentwickelten Konzeption“ zum Zeitpunkt der Eröffnung des Bebauungsplanverfahrens bezieht sich auf den Projektstand zum Zeitpunkt der Entscheidung im Vergabeverfahren aus dem Jahr 2010. Dieser Bezug wird auch im Text der Veröffentlichung im Amtsblatt hergestellt. Die Ziele und Zwecke werden in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert. Die Begründung liegt der Beschlussvorlage als Anlage 4 bei. In seiner Funktion als gewähltes Organ und Vertreter der Bürgerschaft hat der Gemeinderat der Stadt Ulm durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt, auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert. Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt.
---	--

4. Laut mehrfachen Aussagen wurden bereits vor dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens vertragliche Vereinbarungen mit dem Investor MAB geschlossen. Da diese vertraglichen Vereinbarungen den Bürgern nicht zugänglich gemacht werden, ist nicht bekannt, welcher Handlungsfreiraum in der weiteren Projektentwicklung des Verfahrens noch möglich ist und wo man sich als Bürger überhaupt noch einbringen kann. Aus diesem Grund muss in diesem Verfahren erst mal für eine übersichtliche Transparenz gesorgt werden, die eine Bewertung und Beteiligung auch ermöglicht. 5. Es stellt sich zudem die Frage, wer diesen vorangehenden Vertrag mit der MAB überhaupt geschlossen hat, da es laut einzelnen Aussagen von Vertretern der Bürger nicht über den Gemeinderat gemacht wurde, was laut meinen Informationen bei diesem Projekt aber nur über den Gemeinderat zulässig wäre. Hierbei stellt sich für die Bürger und den Gemeinderat die Frage, welche Rechtsgültigkeit dieser Vertrag hat, wenn er von Personen unterzeichnet wurde, die dazu überhaupt nicht befugt sind. Können in einem solchen Fall Regress- bzw. Schadensansprüche gegenüber der Stadt geltend gemacht werden? Sollte es dazu eine Bewertung und Aussage geben, müsste auch diese den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um es entsprechend bewerten und abwägen zu können. 6. Eines der wenigen bekannten Kriterien des Architektenwettbewerbs ist, dass der Gewinner das Einkaufszentrum zukünftig selbst betreibt, was im Fall der MAB nach letzten Informationen nicht mehr der Fall ist.	Vor dem einstimmigen Vergabebeschluss des Gemeinderats an den Investor MAB am 25.04.2012 wurde in öffentlicher Sitzung eingehend durch Erläuterung von Plänen und Schaubildern über das Projekt Sedelhöfe informiert. Nach dem Vergabeverfahren und vor Abschluss des Projektvertrages fand am 14.05.2012 eine öffentliche Informationsveranstaltung mit ca. 150 Besuchern statt. Dabei wurde der Investor nochmals öffentlich vorgestellt und wiederum das Projekt erläutert und mit der Öffentlichkeit diskutiert. Gewerbe-/Dienstleistungsprojekte in der vorliegenden Größenordnung benötigen abgestimmte Vorgehensweisen, die in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten der Öffentlichkeit umfassend Äußerungen und Stellungnahmen eingebracht werden können. Diese sind vertragsunabhängig im Verfahren zu prüfen und abzuwägen. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Der Gemeinderat hat am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" vor dessen Unterzeichnung beschlossen. Zum Vergabebeschluss am 25.04.2012 wurden dem Gemeinderat die Angebote der im Vergabeverfahren verbliebenen drei Bieter erläutert und vorgeschlagen, dem Bieter MAB den Zuschlag zu erteilen. Mit dem Vergabebeschluss wurde die Verwaltung beauftragt, den Projektvertrag mit MAB abzuschließen. Dies erfolgte durch Beurkundung des Projektvertrags am 27.07.2012. Der Projektvertrag ist rechtmäßig, da nicht nur das Verfahren zu seinem Abschluss ordnungsgemäß durchgeführt wurde, sondern der Vertrag auch keine unzulässigen materiellen Regelungen enthält. Die Rechtmäßigkeit des Vertrages wird auch dadurch unterstrichen, dass vom beurkundenden Notar keine inhaltlichen Beanstandungen gemacht wurden, die einer Beurkundung entgegengestanden hätten. MAB als Projektentwickler betreibt selbst keine Einkaufszentren. Nach Fertigstellung des Einkaufszentrums wird dieses an ein sog. Centermanagement übergeben, welches die Vermietung und den laufenden Betrieb des Centers übernimmt. Das Centermanagement ist eine hoch spezialisierte, eigenständige
--	---

Liegt dadurch ein „Vertragsbruch“ des Investors vor, der eine gemeinsame Fortführung des Projekts in Frage stellt und der Stadt Ulm erlaubt, den Vertrag als nichtig zu erklären? Da sich der Bebauungsplan auf das Vorhaben des Investors beruft und somit die Basis des Bebauungsplans darstellt, muss diese Frage dort erörtert und beantwortet werden, da sonst am Ende ein Satzungsbeschluss entsteht, dessen Grundlage sich auf einem nichtigen Vertrag beruft.	Firma. Dieses Vorgehen ist bei Einkaufszentren in dieser Größenordnung gängige Praxis. In der EU-Ausschreibung ist die Sicherstellung des dauerhaften Betriebs des Einzelhandelsviertels Sedelhöfe verankert; dieser Sachverhalt wurde in den Projektvertrag übernommen. Ein Vertragsbruch liegt nicht vor.
7. Da man bewusst Informationen vor den Bürgern und teilweise auch vor den Gemeinderäten mit dem Verweis auf ein EU-Ausschreibungsrecht zurückhält, stellt sich die Frage, um welches Gesetz und Paragraphen der EU es sich dabei genau handelt, der es verbietet, die Öffentlichkeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens umfassend über wichtige Kennzahlen und Ziele zu informieren, wodurch die im BauGB verankerte Beteiligung der Öffentlichkeit überhaupt nicht mehr möglich ist. Eine angeschriebene Informationsstelle der EU konnte diese Frage nicht beantworten, weshalb auch dort die Bürgerschaft und deren Vertreter genau aufgeklärt werden müssen, wie das Gesetz lautet und welche Angaben des Bebauungsplanverfahrens auf der Basis welches Paragraphen genau davon betroffen sind. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass ein EU-Gesetz die Transparenz in einem Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung unterbindet.	Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und zur Geheimhaltung der Angebote. Als gewähltes Gremium der Bürgerschaft war der Gemeinderat in die einzelnen Entwicklungsschritte des Projektes jedoch stets eingebunden. Das Vergabeverfahren erfolgte auf der Grundlage eines vom Gemeinderat beschlossenen Bewerbermemorandums mit umfangreichen städtebaulichen Zielsetzungen. Das Bebauungsplanverfahren beruht auf der Planungskonzeption, die sich im Vergabeverfahren durchsetzen konnte. Nach einer Vielzahl informeller Beteiligungsformen seit dem Projektstart City-Bahnhof im Jahr 2006 hat die Öffentlichkeit nun die Gelegenheit, sich mit dem ersten Baustein des Gesamtprojekts City-Bahnhof im Rahmen eines formellen Bebauungsplanverfahrens auseinanderzusetzen und Stellung zu beziehen.
8. Laut Medienberichten und den Aussagen unseres Herrn Baubürgermeisters Alexander Wetzig soll dort öffentlicher Raum an einen Investor abgegeben werden, der damit für immer die Nutzung und Gestaltung dieser Flächen bestimmen kann. Dies widerspricht der bisherigen erfolgreichen Grundstücks politik der Stadt Ulm. Der öffentliche Raum der Sedelhöfe muss auch künftig im Besitz der Öffentlichkeit bleiben. Der Verkauf einer solch zentral gelegenen Verkehrsfläche am neuen „Tor zur Stadt“ (?) darf meines Erachtens nur über eine Bürgerbegehren/Bürgerentscheid getroffen werden, dessen Anstoß ich hiermit fordere, sollte sich am Vorhaben nichts mehr in dieser Hinsicht ändern und die Verkehrswege im Besitz der Stadt Ulm bleiben.	Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück, welches komplett unterbaut wird. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen, öffentlichen Wegeführungen differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit

9. Auf welcher Planungsgrundlage wurde der Abriss der bestehenden Gebäude im Geltungsbereich des B-Plans „Sedelhöfe“ veranlasst und wer hat dies genehmigt? Müssen bei einer solchen Maßnahme nicht ein fertiges Konzept und ein entsprechender Bebauungsplan (Satzungsbeschluss) vorliegen? Wenn nicht, dann stellt sich die Frage, ob in Ulm jeder sein Gebäude zum Abriss freigeben darf, obwohl die zukünftige Nutzung noch nicht geklärt ist und dafür noch keine Planungsgrundlage (gültiger B-Plan...) besteht? 10. Zum Vorhaben liegt den Unterlagen nur der Entwurf des Investors vor, keine Alternativplanungen. Als Bürger sieht man sich somit lediglich mit einem Entwurf des Investors und dessen Absichten konfrontiert, was auch in der textlichen Begründung unter 2. „Anlass und Ziel der Planung“ so beschrieben wird. Somit handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der im BauGB unter §12 beschrieben wird und was entsprechend angepasst werden muss. 11. Zum Projekt wurde eine öffentliche Podiumsdiskussion durchgeführt, wo bereits wichtige Anmerkungen (...) vorgebracht wurden. Den Unterlagen liegt kein Protokoll	zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Die Genehmigungen zum oberirdischen Abbruch der Gebäude des Projektareals wurden auf Antrag der Ulmer Wohnungs- und Siedlungsbau GmbH von der Abteilung Städtebau und Baurecht I der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht der Stadt Ulm unter Berücksichtigung aller gesetzlicher Vorgaben erteilt. Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung vor. Die Planung konnte die grundsätzliche Umsetzbarkeit eines solchen Projektes hinreichend konkret aufzeigen, um daraufhin vorbereitende Maßnahmen in die Wege zu leiten. Eine Abrissgenehmigung ist nicht an einen Bebauungsplan geknüpft. Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines EU-Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis des EU-Ausschreibungsverfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt. Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein klassischer Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sind ausschließlich die Unterlagen, die zum Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren dem Fachbereichsausschuss des Gemeinderats
---	---

zu dieser Veranstaltung vor, wodurch man im Unklaren gelassen ist, ob die vorgebrachten Punkte aufgenommen wurden oder nicht. 12. Anscheinend liegen diverse Gutachten zu dem geplanten Sedelhof-Projekt vor, die den Sitzungsunterlagen nicht beiliegen. Da sich darin aber wichtige Aussagen und Bewertungskriterien befinden, auf die bereits öfter verwiesen wurde, müssen diese Gutachten im Verfahren mit aufgenommen werden. Durch das Fehlen dieser Gutachten in den Unterlagen kann keine Bewertung erfolgen und es können keine weiteren Anregungen dazu vorgebracht werden (...). 13. Es müssen dem Bürger und dem Gemeinderat die auftretenden Kosten und Folgekosten aufgezeigt werden, die das Vorhaben mit den bisher getroffenen Vereinbarungen/Verträgen mit sich bringt und durch die Stadtkasse bzw. aus öffentlichen Geldern zu finanzieren sind. Dem ganzen steht zudem die Zahl gegenüber, was durch den Verkauf der Grundstücke eingenommen wird. Ohne diese Angabe ist keine Bewertung des geplanten Vorhabens möglich, auf das sich das Bebauungsplanverfahren bezieht. Gemeint sind dabei: • Kauf der Grundstücke • Abriss der Gebäude und der TG • Umlegen von Versorgungsleitungen • Umleitung der Blau • Bau des McDonald's Containers • „Entschädigungszahlungen“ von Umsatzverlusten für McDonald's • Ausfall von Parkeinnahmen • Kosten für zusätzl. „Ersatzparkflächen“ Auch diese Frage muss im Bebauungsplanverfahren mit aufgenommen werden, denn wenn ein untragbares Missverhältnis vorhanden ist, muss erst über die weitere Fortführung des Vorhabens diskutiert werden, um unnötige Unkosten von den Bürgern der Stadt Ulm fernzuhalten. 14. Vor Jahren wurden die Sedelhöfe im Vorhaben „Citybahnhof“ als ein Gesamtprojekt betrachtet, was durch den Zusammenhang der Besucherströme und weitere wichtige Schnittstellen nachvollziehbar ist. Nun werden die Sedelhöfe getrennt betrachtet, und da es meines Wissens noch keine feste Planung/Ausrichtung zum Citybahnhof gibt	am 25.06.2013 zur Abstimmung vorlagen. Die Podiumsdiskussion fand am 16.10.2013, also erst nach dem Aufstellungsbeschluss statt. Das Protokoll liegt nun dieser Beschlussvorlage als Anlage bei. Die Gutachten werden in der Begründung zum Bebauungsplan in verkürzter Form inhaltlich wiedergegeben. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung werden die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Customer Research 42 GmbH, Ravensburg sowie die Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung der Sedelhöfe GMA mbH, Ludwigsburg als Anlage zum Bebauungsplan mit ausgelegt. Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung. Das Projekt Citybahnhof ist von Beginn an als ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprojekt konzipiert worden, welches sich aus einer Vielzahl verschiedener Bausteine zusammensetzt. Hinter diesen Bausteinen stehen Einzelprojekte, die getrennt voneinander entwickelt werden müssen. Eine gleichzeitige Entwicklung des Gesamtprojektes Citybahnhof ist angesichts völlig unterschiedlicher Zeithorizonte nicht möglich. Selbstverständlich wird das Projekt
--	--

und auch dort noch wichtige Fragen offen stehen, kann eine Gesamtbetrachtung noch nicht erfolgen, was auch für eine Bewertung bei gemeinsamen Schnittstellen zutrifft. Bei der Lenkung der Besucherströme muss für die bestehenden Geschäfte darauf geachtet werden, dass diese so ausgerichtet sind, dass man nicht gezwungen wird, in die Sedelhöfe zu gehen sondern an einer großzügigen barrierefreien Fläche eine Entscheidung treffen kann, in welche Richtung es gehen soll: Unter blauem Himmel entlang der freizügigen Einkaufsstraße, oder durch die engen vermutlich bedrückenden Gassen des Einkaufszentrums, mit seinen verschiedenen Ebenen und Übergängen....	Sedelhöfe im Zuge der vertiefenden Planung permanent auf das Gesamtprojekt Citybahnhof rückgekoppelt und an dessen übergeordneten Zielen ausgerichtet. Diese Ziele sind seit 2006 in einem intensiven Planungsprozess und Dialog mit der Bürgerschaft entwickelt worden. Die Schnittstellen zwischen den Projektbausteinen bedürfen dabei der besonderen Aufmerksamkeit. Die intensive Diskussion über die bestmögliche Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt und der daraus resultierende 3-Stufen-Plan sind dieser besonderen Aufmerksamkeit geschuldet.
15. Aus den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob wichtige Punkte aus dem bisherigen Projekt Citybahnhof übernommen wurden und wenn ja, wie diese zustande kamen (bzw. welche Kriterien und Entscheidungen dazu führten). Wenn man dort wichtige Elemente mit berücksichtigt bzw. übernommen hat, müssen diese auch den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um eine Bewertung zu ermöglichen und eine Transparenz im Beteiligungsprozess zu schaffen – auch in Hinblick auf die Schnittstellenproblematik unter Punkt 13.	Die Ziele des Projektes Citybahnhof sind vielfach veröffentlicht worden. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite www.citybahnhof.ulm.de erhältlich.
16. Zur Grundstücksfläche liegen unterschiedliche Aussagen vor. In der Broschüre der Podiumsdiskussion wird von 9.000 m² gesprochen und in der Beschlussvorlage werden 12.173 m² genannt. Welche Aussage ist nun zutreffend und kann in die Bewertung mit aufgenommen werden?	Die Differenz bei den Größenangaben begründet sich daraus, dass im Umgriff des Bebauungsplans noch Teile der öffentlichen Verkehrsflächen (Keltergasse, Mühlengasse, Friedrich-Ebert-Straße) enthalten sind. Bei den ca. 9000 m² handelt es sich lediglich um die Grundstücksfläche des Projekts Sedelhöfe ohne öffentliche Verkehrsflächen.
17. Aus den bisherigen Informationen und den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob der Investor vom geplanten Wohnraum für 10 Jahre auch 20% als preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung stellt, wie es am 4.7.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen wurde. Da laut der Stadtverwaltung ein erhebliches Defizit in diesem Preissegment besteht und ein entsprechender Beschluss dazu gefasst wurde, muss dies unbedingt gewährleistet sein und vertraglich niedergeschrieben werden, sofern es beim bestehenden Vertrag noch kein Bestandteil ist?	Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschoss-wohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.
18. Wichtige Elemente der modernen Bürgerbeteiligung wurden bisher außer Acht gelassen und die fehlende Transparenz des	Über die Planungsziele für das Sedelhof-Projekt wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Stadthaus zum Projekt Citybahnhof am 09.10.2008 informiert. Das daran anschließende EU-Vergabeverfahren für das Grundstück ist entsprechend der gesetzlichen Vorschriften

Projekts lässt keine Bewertung des Vorhabens zu. Vorab geschlossene Verträge mit dem Investor MAB schränken den Handlungsspielraum extrem ein und da die Inhalte nicht bekannt sind, weiß man als Bürger nicht einmal, wo man noch etwas einbringen kann. Zudem wurde ein Großteil der Sitzungen zu diesem Vorhaben unter Ausschluss der Öffentlichkeit abgehalten und es wurden dabei Vereinbarungen getroffen, die der Öffentlichkeit auch nicht bekannt sind. Unter diesen Gesichtspunkten werden nicht einmal die „Mindestanforderungen“ des BauGB eingehalten und ein ordentliches Verfahren kann nur noch durch einen Neustart gewährleistet werden, das dann hoffentlich auch die Anforderungen der neuen Partizipationsgesellschaft erfüllt.“ In seiner anschließenden Zusammenfassung bemängelt der Einwender das Fehlen folgender Unterlagen: • Bewertungskriterien, die zum Entwurf des MAB-Vorhabens geführt haben • Auflistung der städtebaulichen Ziele • Studie der Fa. Customer Research 42 GmbH • Verkaufsflächenentwicklung • Verträglichkeitsgutachten • Offenlegung der MAB-Verträge • Protokoll zur Podiumsdiskussion • Liste der übernommenen Elemente aus dem Projekt City-Bahnhof • Verkehrsgutachten • Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen • Schalltechnische Untersuchung • Aussage zur Brandschutzkonzeption Nachgereichte E-mail vom 24.11.2013: „Ich habe Ihnen fristgerecht ein Schreiben zum oben genannten Bebauungsplanverfahren eingereicht und im Nachhinein ist mir nun aufgefallen, dass ich in den Sitzungsunterlagen auch mehrere Anträge und Kritikpunkte von Fraktionen dazu nicht finden konnte. Hiermit	tatsächlich nicht öffentlich; das Ergebnis dieses Verfahrens kann daher nicht umfassend öffentlich erörtert werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren. Im Rahmen dieses Verfahrens besteht für die Öffentlichkeit umfassend die Möglichkeit, Einwände und Anregungen zur vorliegenden Planung geltend zu machen. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren obliegt es dem Gemeinderat, die vorgebrachten Einwände und Stellungnahmen abzuwägen. Ein Neustart des Verfahrens ist nicht notwendig. Die Bewertungskriterien decken sich mit den in der Beschlussvorlage ausgeführten Zielsetzungen für das Projekt: angestrebt wird eine offene, gemischt genutzte und in den Stadtkörper integrierte Anlage mit offenen Gassen. Neben städtebaulichen Kriterien mussten zudem die wirtschaftlichen und funktionalen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Die externen Gutachten zu Einzelhandel und Lärmschutz sowie die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen und das Protokoll zur Podiumsdiskussion liegen mittlerweile vor und sind dieser Beschlussvorlage als Anlagen beigelegt. Die verkehrlichen Auswirkungen fanden Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan und wurden im Zuge dessen diskutiert. Fragen des Brandschutzes werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bearbeitet. Die vom Einwender geforderten Informationen hat der Gemeinderat in seiner Funktion als Repräsentant der Bürgerschaft bereits im Zuge der vorangegangenen Projektentwicklung abgewogen. Im Bebauungsplanverfahren steht nun das konkrete Ergebnis dieses Entscheidungsprozesses zur öffentlichen Diskussion. Die aufgeführten Anträge (s. Anlage 5.9) sind in einer Sondersitzung des Gemeinderats am 24.09.2013 behandelt worden. Die darin aufgeführten Anregungen und Forderungen sind seither Teil der allgemeinen Diskussion
---	---

bitte ich Sie, auch diese Anträge /Kritikpunkte noch mit aufzunehmen, da darin wichtige Vorschläge und ANregungen beinhaltet sind, die diskutiert gehören. (...)“	und werden in dieser Beschlussvorlage mehrfach, etwa auch in der zusammenfassenden Stellungnahme zu Beginn dieses Berichts über die Beteiligung der Öffentlichkeit, behandelt.
<u>Einwender 10, Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 5.10)</u> Der Einwender ist Geschäftsführer einer Gesellschaft, welcher ein Grundstück und Gebäude in der Bahnhofstraße gehört. „Die vorliegenden Planungen wirken sich stark negativ auf die Eingangssituation zur Ulmer Innenstadt vom Bahnhof kommend aus. Über viele Jahrzehnte aufgebaute Passantenströme werden dem Gebäude (...) in der Bahnhofstraße künftig entzogen. Die Wegeführung aus der Bahnhofspassage kommend zur Bahnhofstraße wird baulich verengt, die Blickbeziehung in die Bahnhofstraße wird verbaut, die intuitive Wegeführung für die Passanten wird in die Sedelhöfe umgelegt – weg von der Hauptachse der Innenstadterschließung über die Bahnhof-/Hirschstraße zum Münsterplatz. Der Anspruch eines repräsentativen Stadteingangs wird nicht erfüllt. Die Stadt-/Bauverwaltung hat auf breiter Ebene Verbesserungsvorschläge zu den aktuellen Planungen „Sedelhöfe“ erhalten – u.a. von der Ulmer City, IHK Ulm, Architektenkammer und 4 Gemeinderatsfraktionen. Wir fordern, diese Vorschläge in die Planungen zum	Die an den Realitäten orientierte Planung des Aufgangs von der Bahnhofunterführung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße her. Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Die derzeitige Planung stellt somit unter den gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Eine einseitige Begünstigung der Sedelhöfe innerhalb der Ulmer Einkaufslagen ist in Anbetracht der starken Sogwirkung der Achse Bahnhof-/Hirschstraße nicht zu erwarten. Die Kritik verkennet zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Innenstadt gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben. Wesentliche Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden.

Bebauungsplan zu übernehmen.“	Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Ein 3-Stufen Plan legt fest, welche weiteren Verbesserungen der Situation angestrebt und – sobald die liegenschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind - umgesetzt werden: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. (ausführliche Stellungnahme zu den zitierten Planungsvorschlägen siehe Einwender 18, Anlage A)
<u>Einwender 11, Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 5.11)</u> (...) „Der Bebauungsplan für die Sedelhöfe ist Bestandteil der Stadtbausteine des Gesamtprojekts Citybahnhof/Stadteingang und darf nicht losgelöst betrachtet werden. Die Festlegungen des Bebauungsplans müssen diese Stadtentwicklung in Abschnitten berücksichtigen und die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen. Unsere Kritikpunkte beziehen sich daher im Wesentlichen auf die Schnittstellen: 1. Ebene -1 Ein wichtiger roter Faden aus dem 4 Jahre andauernden Bürgerbeteiligungsprozess war und ist die Querung der Stadt und die Erschließung der Teilstücke rund um den Bahnhof auf Ebene -1. Vielfach diskutiert unter dem Namen „Subway“ und abgewogen gegen den „Skywalk“ der Querung auf Ebene +1. Die jetzt vorliegende Planung entspricht -	Das Projekt Sedelhöfe ist der erste Baustein aus dem Gesamtprojekt Citybahnhof, der zur Realisierung ansteht. Dieses Projekt muss unter den bestehenden Randbedingungen in den städtischen Kontext eingepasst werden. Eine grundlegende Neuordnung des gesamten westlichen Zugangs zur Innenstadt anlässlich des Projektes der Sedelhöfe ist in Anbetracht der unterschiedlichen Zeithorizonte

im Teilbereich der Sedelhöfe - den Vorgaben, die in der Investorenausschreibung formuliert wurden. In dieser wurde jedoch davon ausgegangen, dass die Unterquerung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Bahnhofstraße 17 und Bahnhofplatz 7 erfolgt. Im folgenden Ideenwettbewerb wurden Arbeiten prämiert, die Grundlage der weiteren Diskussion im Fachforum und an den „Runden Tischen“ war. Keine dieser Arbeiten hat den Zugang von der Bahnhofstraße in die Unterführung zum Bahnhof analog zum heutigen Stand der Dinge vorgeschlagen. Also ein auf und ab zwischen den Höhenlagen der Bahnhofstraße, dem McDonald's-Vorplatz, der Unterführung und dem Hauptbahnhof. Der bestechende Gedanke am Subway ist, dass eine barrierefreie und direkte Zuwegung aller Stadtbauwerke erfolgen kann, eine einfache Verbindung der Bahnhofstraße mit der Schillerstraße. In diesem Zusammenhang wird auch die Schlüsselposition der Ebene -1 der neuen Bahnhofstiefgarage deutlich. An diesem Knotenpunkt müssen bekannte und unbekannte Entwicklungen berücksichtigt werden.	für die einzelnen Projektbausteine nicht möglich. Aktuell muss daher vom Verbleib der Bahnhofspassage in ihrer heutigen Lage ausgegangen werden. Unabhängig von funktionalen Zwängen wird die geforderte Verlagerung der Unterführung zwischen die Gebäude Bahnhofstraße 17 und Bahnhofplatz 7 nicht als die langfristig richtige Lösung erachtet. Dies würde die städtebaulich unbefriedigende – und zudem unhistorische - Herausdrehung der Bahnhofstraße aus ihrer dem Hauptbahnhof zugewandten Achse im Bereich der Einmündung in den Bahnhofplatz auf Dauer verfestigen. Städtebaulich erstrebenswert ist vielmehr die Wiederherstellung der axialen Ausrichtung der Bahnhofstraße auf den Hauptbahnhof. Das für diese Lösung notwendige Gebäude Bahnhofplatz 7 konnte von der Stadt bislang nicht erworben und in die Planung integriert werden. Die Stadt bemüht sich aber weiterhin intensiv um Veränderungen in diesem Bereich. Der vorliegende Planungsstand orientiert sich an dieser städtebaulichen Perspektive; daraus ergeben sich insbesondere für den Bereich am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage mittelfristig neue Gestaltungsspielräume. Die Weiterführung des Subways zur Schillerstraße zu einem späteren Zeitpunkt ist möglich.
2. Stadtzugang Die in allen Bürgerforen geforderte großzügige Verbindung in die Stadt ist in der vorliegenden Planung nicht gegeben. Der Eingang in die Sedelhöfe auf der Ebene 0 erfolgt vom Bahnhof her in Fortsetzung des geplanten (und umstrittenen) Fußgängerüberwegs durch eine Gasse, die in Teilbereichen die Proportion des Durchgangs zwischen Sport Sohn und Peak& Cloppenburg aufweist, d.h. sehr schmal und hoch ist. Durch diesen Eingang gelangt der Besucher direkt in das Kaufgeschehen. Eine Orientierung oder Sichtbeziehung zur Stadt gibt es nicht. Verpasst der Besucher den Abzweig in die Bahnhofstraße, so findet er den nächsten Ausgang erst nach einem Bogen durch die Sedelhöfe in die Sedelhofgasse hinter Peak& Cloppenburg. Hier steht er wiederum vor der Entscheidung Gasse links oder Gasse rechts. Kommt der Besucher auf Ebene -1 oder aus der neuen Tiefgarage unter dem	Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg in Haltestellenmitte ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes führen und wurde deshalb verworfen. In der städtebaulichen Hierarchie der Stadtzugänge vom Hauptbahnhof aus ist die Fuge in Verlängerung des nördlichen Überwegs über den Bahnhofplatz der Bahnhofstraße deutlich untergeordnet und daher bewusst schmaler proportioniert. Die Sedelhöfe werden ein Teil des Stadtgefüges; die Verschmelzung der Anlage mit dem Stadtkörper ist ein wesentliches Ziel der Planung. Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle

Bahnhofplatz, gelangt er über eine Rolltreppe (die wegen der größeren Geschosshöhe ca. 2 m länger als die bestehende ist) in den Sedelhof. Der sich nach oben weitende Treppenaufgang suggeriert im Plan eine Verbindung und Leitung Richtung Bahnhofstraße, die aber aufgrund der Treppenlänge nicht vorhanden ist. Wiederum ist die Orientierung unklar. Der Zugang von Norden mit dem Theaterviertel, das in Zukunft dort entstehen soll, ist nur durch die Hintertür bzw. eine Treppenanlage die ins OG führt, vorhanden. Ein Stadtzugang existiert nicht. Daraus folgt: die Anordnung und Bemessung der Zugänge muss der Art gestaltet werden, dass der Besucher sich orientieren kann und in die Lage versetzt wird zu entscheiden, ob er in die Sedelhöfe als Einkaufszentrum hinein möchte oder ob er auf klar erkennbaren Wegeverbindungen nur den öffentlichen Raum nutzen möchte um von A nach B zu gelangen. Die Sedelhöfe sind als Einkaufsplatz grundsätzlich zu begrüßen, im Falle der Stadt Ulm sind sie aber auch gleichzeitig der Zugang in die Stadt. Hier sollte dem Besucher Orientierungs- und Wahlmöglichkeit für den Weg in die Stadt gegeben werden. Dies muss auch bei der Planung der Tiefgaragenebene -1 berücksichtigt werden. Die Qualität des Stadtzugangs war in der Diskussion der Sedelhöfe und der angrenzenden Stadtbausteine immer ein ganz wichtiges Thema. Es darf auch gefragt werden, ob die engen Gassen der Sedelhöfe als Eingang in eine Stadt, die Oberzentrum einer großen ländlichen Region ist, angemessen sind.“ (Resümee...)	im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Innenstadt gleichermaßen berücksichtigt ist. Der wichtigste Zugang vom Theaterviertel in die nordwestliche Altstadt verläuft künftig vom Herbert-von-Karajan-Platz über einen signalisierten Übergang zur neuen Straßenbahnhaltestelle Theater in der Olgastraße und in direkter Linie weiter zum Heigeleshof/ zur Mühlengasse. Die kritisierte Verbindung von der Keltergasse in die Sedelhöfe ist für die kleinräumige Strukturierung und die Vernetzung der Sedelhöfe von Bedeutung; für die übergeordneten Wegebeziehungen spielt sie dagegen eine lediglich untergeordnete Rolle. Die erklärte städtebauliche Konzeption für die Sedelhöfe beruht auf einem System aus einzelnen Gebäuden, Gassen und Passagen, die in das städtische Umfeld eingebunden sind. Bei den Sedelhöfen handelt es sich eben nicht um den weit verbreiteten Centertyp eines Einkaufszentrums, sondern um ein offenes, gemischt genutztes Einkaufsquartier im Sinne der Weiterentwicklung der gebauten Stadt. Die Erschließungsgassen innerhalb der Sedelhöfe werden faktisch zum öffentlichen Raum, der sich analog zu anderen Einkaufsstraßen der City in den Stadtkörper integriert. Die Orientierungs- und Wahlmöglichkeit für Besucher unterscheidet sich somit nicht von anderen Verzweigungen in der Innenstadt. Die dominierende Achse vom Hauptbahnhof in die Innenstadt ist und bleibt auch künftig die Bahnhofstraße. Dies manifestiert sich nicht zuletzt in ihrer linearen Ausrichtung und der großzügigen Proportion ihres Querschnitts. Die Erschließungsstraßen in den flankierenden Quartieren haben traditionell eine deutlich geringere Ausdehnung. Die schmalen Gassen der Sedelhöfe fügen sich in dieses hierarchische System ein.
<u>Einwender 12, Schreiben vom 21.11.2013</u> (Anlage 5.12) „(...)“	

• Planunterlagen entsprechen nicht Bebauungsplan nach § 13a BauGB Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB (...). Die „dargelegten Planunterlagen“ beziehen sich aber detailliert auf ein konkretes Projekt. Das wird schon dadurch deutlich, dass die Begründung entsprechend eindeutig mit folgenden Worten beginnt: „Die Fa. MAB Development Frankfurt beabsichtigt (...)“. Auf dieses Projekt wird dieser Bebauungsplan parzellenscharf zugeschnitten und die Verkaufsflächen genau angegeben. Das entspricht aber von der Sache einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB. An keiner Stelle der schriftlichen Ausführungen ist erläutert, warum entgegen dem BauGB verfahren wird. • Diskussion des Ziels eines zentral gelegenen Einkaufsquartiers Nach § 3 BauGB dient die frühzeitige Bürgerbeteiligung dazu, „allgemeine Ziele und Zwecke“ des aufzustellenden Bebauungsplans, „wesentlich unterscheidende Lösungen“ und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten und zu erörtern. Deshalb ist von diesen Bedingungen eines Bebauungsplanes nach § 13a BauGB auszugehen. Dieses wird auch in der Ankündigung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt deutlich, wenn es dort unter „Planungsziel“ heißt: „Ziel der Planung ist die Entwicklung eines zentral gelegenen Einkaufsquartiers zur Stärkung des Einzelhandelsstandortes Ulm. Zur Vermeidung von Monostrukturen in der Innenstadt soll das Einkaufsquartier mit sonstigen gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen ergänzt werden.“ Das allgemeine Ziel kann aber durch unterschiedlich konkrete Alternativen erreicht werden, was öffentlich diskutiert werden muss. Es ist ein rechtlicher Mangel, dass die dargelegten Planunterlagen die Ausführungen zu „Planungsziel“ nicht enthalten. Dadurch wird die Aufmerksamkeit	Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Aus planungsrechtlicher Sicht sind für das geplante Vorhaben also prinzipiell sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Die Debatte über das Vorhaben Sedelhöfe wurde bereits im Jahr 2006 mit dem Gesamtprojekt Citybahnhof Ulm eingeleitet. Die Idee für das Einkaufsquartier Sedelhöfe war von Beginn an integrierter Bestandteil des Gesamtprojektes. Sehr frühzeitig wurde ein Bürgerdialog ange-stoßen, der mit erheblichem Aufwand und mit einer großen Bandbreite an Beteiligungsformen durchgeführt wurde. Auf dieser Grundlage hat schließlich der Gemeinderat in einer Reihe von Beschlüssen das Projekt eines Einkaufszentrums am Sedelhof im Allgemeinen und das konkrete Projekt der Fa. MAB auf den Weg gebracht. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren baut auf diesem Prozess auf. Nach den bislang informellen Formen der Bürgerbeteiligung besteht nun im Zuge des formellen Beteiligungsverfahrens erneut Gelegenheit, Einwände zu äußern. Das konkrete Planungsziel ist unter Punkt 2 der Begründung zusammengefasst und wird im weiteren Text ausführlich erläutert.
--	--

ausschließlich auf das Projekt der Fa. MAB gelenkt und nicht auf die Erörterung der Ziele und der möglichen Alternativen sowie deren Auswirkungen. - Größenordnung und Art der Verkaufsflächen sind nicht nachgewiesen Im Text wird eine „Gesamtverkaufsfläche von 18.000 m²“ erwähnt, die weder nach der Größenordnung noch nach den Einzelgrößen von Herkunft und Zeitraum nachgewiesen wird. Das heißt ein Bedarf an zusätzlichen Einzelhandelsverkaufsflächen muss als nicht vorhanden oder zumindest gering angesehen werden, wenn dieser nicht nachgewiesen werden kann. Auch die „Zielgruppenorientierte Standortanalyse“ von 2010 kommt nur bei „einer entsprechenden Ausrichtung der Sedelhöfe auf ein Neukundenpotential von ca. 280.000 Menschen aus Ulm und der gesamten Region“. Damit sind insbesondere mit dem in der Realisierung befindlichen Einkaufszentrum „Glacis-Galerie“ mit 25.000 m² Verkaufsfläche in Neu-Ulm am Bahnhof die vorgesehenen 18.000 m² Verkaufsfläche nicht zu rechtfertigen. Das neue Innenstadtquartier „Sedelhöfe“ wäre daher mit mehr Einrichtungen „sonstiger Nutzungen, Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen“ auszustatten. - Das Innenstadtquartier „Sedelhöfe“ muss eine Ergänzung zur City werden Das Quartier „Sedelhöfe“ darf von den Nutzungen her keine Monostruktur mit geringen Anteilen an Dienstleistung und noch geringeren Anteilen Wohnen werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass dort keine Konkurrenz zum vorhandenen Warenangebot der ange-stammten Citybetriebe entsteht und es zu der in der Standortanalyse befürchteten „Kannibalisierung“, d.h. Verdrängung, bei den vorhandenen Geschäften kommt. Eine Ergänzung der Nutzungsstruktur sollte eine kleinteilige mit interessanten öffentlichen, wirklich auch im öffentlichen Besitz befindlichen Straßen und Plätzen sein. Sie könnte, wie es bereits in weiten Teilen der Innenstadt vorhanden ist, aus Handelsgeschäften verschiedener Größenordnungen, Dienstleistungen, Gaststätten, Hotels und einem großen Anteil von Wohnungen, auch im niedrigen Preissegment bestehen. Eine kleine Grünfläche als belebendes Element wäre wünschenswert. Ein solches Vorhaben könnte auch ein privater Projektentwickler	Die Verkaufsflächenbeschränkung auf 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert. Diese Zusammenhänge werden unter Punkt 4 der Begründung dargelegt. Die Sedelhöfe sind die Ergänzung der City. Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden.
---	---

planen und nach einer abschnittswisen Realisierung die Grundstücke an private Eigentümer überschreiben. • Ein Rahmenplan „Nordwestliche Innenstadt Ulm“ fehlt als Planungsleitlinie Der erste Schritt zu einem kleinteiligen, multifunktionalen Innenstadtquartier wäre ein Rahmenplan „nordwestliche Innenstadt Ulm“. Nach konkreten Vorgaben könnte dieser aus einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt werden. Daraus ließen sich dann konkrete Teilabschnitte entwickeln und realisieren. Gute Voraussetzungen bietet ja der umfangreiche Grundbesitz der Stadt Ulm. Auch die notwendige Verknüpfung mit der Bahnhof- und Hirschstraße ließe sich damit besser lösen. Bestehende Geschäftshäuser sollten damit natürlich eingebunden werden. Ebenso wichtig ist eine funktionale und räumliche Anbindung des Sanierungsgebietes „Wengenviertel“. Ein weiteres großes Einkaufszentrum, wie geplant, mit der Gefährdung der innerstädtischen Nutzungsstruktur braucht Ulm nicht. • Der Projektplan der Fa. MAB hat erhebliche planerische Mängel Bereits vor dem Aufstellungsbeschluss hat es heftige Kritik an der vorrangigen Anbindung des Projektes Sedelhöfe an den Bahnhofsbereich und eine mangelnde Verbindung mit der Bahnhof- und Hirschstraße gegeben. Diese ist bekannt und berechtigt und soll hier nicht wiederholt werden. Diese Bevorzugung des Projektes Sedelhöfe hängt auch damit zusammen, dass es nur eine unzureichende räumliche Verknüpfung mit dem Haupteinkaufsbereich Bahnhof-/Hirschstraße und zum Wengenviertel gibt. Sollten sich Besucher trotz der schlechten Verbindung vom Bahnhof über die Bahnhof-/Hirschstraße in die Innenstadt begeben, werden sie aller Voraussicht nach nicht mehr zu den Sedelhöfen kommen. Das Projekt beinhaltet durch seine fast vollflächig unter den geplanten Gebäuden befindliche Tiefgarage und Anlieferung eine Privatisierung der öffentlichen Straßen und Plätze. Da es sich insgesamt um ein geschlossenes Einkaufszentrum in einer Hand handelt, besteht dadurch die Gefahr, dass die jetzt noch offen geplante Haupteinkaufsstraße über kurz oder lang überdacht wird. Dann dürfte es bald, wie es bereits in anderen	Zur Vorbeugung von Verdrängungseffekten hat die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Fa. Customer Research 42 GmbH neue Zielgruppen und zusätzliche Bedarfsgruppen ermittelt; diese schlagen sich in den vertraglich festgeschriebenen Höchst-grenzen der Flächenanteile nieder (vgl. Punkt 4 in der Begründung). Mit dem Aufstellungsbeschluss dieses Bebauungsplanverfahrens hat die Verwaltung in gleicher Sitzung den städtebaulichen Rahmenplan „Sedelhofquartier“ vorgelegt (s. GD 197/13). Dort werden die städtebauliche Zielsetzung der Planung Sedelhöfe sowie deren Anbindung an die angrenzenden Stadtfelder dargelegt. Die inneren Erschließungswege der Sedelhöfe sind eng mit dem umliegenden Straßen- und Gassensystem verknüpft. Die Gassen der Sedelhöfe binden bruch- und barrierefrei an das bestehende Wegenetz an. Die Wege im Erdgeschoss verbinden den Bahnhofplatz mit der Bahnhofstraße sowie mit der Sedelhofgasse und dem Wengenviertel. Die Wege im 1. Obergeschoss haben direkte Verbindung zur Keltergasse und zur Mühlengasse. Eine Reihe von Treppen- und Aufzuganlagen verknüpfen die Geschosse miteinander. Die internen Erschließungswege sind sowohl auf der Ebene 0 als auch auf der Ebene +1 mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt. Die Öffentlichkeit kann diese Bereiche also jederzeit uneingeschränkt betreten; die Gassen unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von öffentlichen Straßen. Eine spätere Überdachung der Gassen wird mithilfe differenzierter Festsetzungen von Baugrenzen im Bebauungsplan dauerhaft ausgeschlossen; auf den Erschließungsflächen besteht kein Baurecht für Überdachungen oder Einzäunungen.
---	--

Städten erfolgt ist, eine nächtliche Schließung der Bereiche mit öffentlichem Wegerecht geben. Ein ganzes Innenstadtviertel würde zeitweise zu einem „Eingezäunten Bereich“ werden.“	
<u>Einwender 13, Schreiben vom 21.11.2013 (Anlage 5.13)</u> „Grundsätzlich besteht kein Einwand gegen ein Bebauungsplanverfahren zur Neugestaltung des Quartiers. Allerdings muss dieses erfolgen, bevor die Verträge mit einem Investor geschlossen werden. Ziele der Planung und Alternativen müssen diskutierbar sein, wie es das BauGB ebenso wie das Verantwortungsgefühl gegenüber der Stadtgesellschaft erfordern. Im vorliegenden Verfahren hat sich die Verwaltung schon auf eine detaillierte konkrete Planung festgelegt. Es ist der Sache nach ein vorhabenbezogener Bebauungsplan der nicht mehr diskutierbar ist, da nach Aussagen von Verantwortlichen sonst schreckliche Folgen drohen. Für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf darf kein Auslegungsbeschluss gefasst werden. Es muss in einem geordneten Verfahren eine Neuplanung erfolgen: • in Verbindung mit dem Projekt Citybahnhof • mit einem größeren Umgriff für den gesamten Bereich bis zum Wengenviertel • mit korrekter Bürgerbeteiligung • korrekte Bürgerbeteiligung setzt umfassende Informationen voraus über vorbereitende Untersuchungen. Diese fehlen hier komplett.	In seiner Funktion als gewähltes Organ und Vertreter der Bürgerschaft hat der Gemeinderat der Stadt Ulm durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt, auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines konkurrierenden Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. In diesem Bewerbungsverfahren konnte sich das Konzept der Fa. MAB gemeinsam mit Grüntuch/Ernst Architekten durchsetzen. Der Projektvertrag mit MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Auch bei Vorliegen eines konkreten Vorhabens verpflichtet das BauGB nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 des Gesetzes. Im vorliegenden Fall wird das klassische Bebauungsplanverfahren gewählt, weil die Stadt als Grundeigentümerin die durch den Vorhabenbezug eröffneten, erweiterten Einflussmöglichkeiten mittels Durchführungsvertrag bereits durch den Projektvertrag ausüben kann. Das Projekt Sedelhöfe ist ein Baustein des Gesamtprojektes Citybahnhof und als solcher seit 2006 Teil der öffentlichen Diskussion. Sowohl der städtebauliche Wettbewerb Citybahnhof als auch das daran anschließende umfangreiche Bürgerforum haben sich auch mit dem Projektbaustein Sedelhöfe beschäftigt. Aufbauend auf den informellen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung und –information besteht nun im Rahmen des formellen Verfahrens erneut die Möglichkeit, sich über das Vorhaben zu informieren und uneingeschränkt Einwände und Anregungen zur vorliegenden Planung geltend zu machen. Mit dem Aufstellungsbeschluss dieses

Zum Planinhalt: Das Projekt wurde 2006/07 im Gemeinderat behandelt/beschlossen. Die einzige erwähnte - aber bei der Auslegung nicht vorliegende - grundlegende Untersuchung ist die zielgruppenorientierte Standortanalyse von 2010. Die Analyse beruht auf den 2000 Antworten einer Telefonumfrage im Einzugsgebiet. Das Neukundenpotential von 280.000 Menschen (...) bedeutet lediglich: 280.000 Menschen (konsumrelevanter Teil der Bevölkerung) kaufen nicht in Ulm ein. Dass diese nun nach Ulm fahren werden, um in den Sedelhöfen einzukaufen, ist reines Wunschdenken und durch die Analyse nicht belegt. Hier nur 1 Beispiel: „wichtige Zielgruppe Menschen aus höheren Altersgruppen. Hierzu steht in der Analyse als Erklärung für die Tatsache, dass Ältere nicht in Ulm einkaufen: „...wenn im Alter die Bereitschaft sinkt, für die hier analysierten Waren längere Strecken zurückzulegen und statt dessen der wohnortnahe Kauf bevorzugt wird“. Dass dieses Potential für Ulm zu gewinnen ist, wird in der Analyse sehr in Frage gestellt. Auch in punkto Kannibalisierung des bestehenden Handels macht die Analyse vage Angaben. Meist wird nur gesagt, dass keine „übermäßige Kannibalisierung“ zu erwarten ist, oder dass auf Basis der vorhandenen Daten hierzu keine Aussage gemacht werden kann. Die häufig verbreitete Meinung – Stichwort „Standortsicherung“ -, die Stadt Ulm erleide schweren Schaden wenn die Planung und der Verkauf an MAB nicht verwirklicht würden entbehrt jeder wissenschaftlichen Grundlage. Vor einer Entscheidung muss die Frage geprüft werden, ob nicht in Wirklichkeit das Gegenteil der Fall ist. Hierbei ist auch zu beachten, was vom „Einzelhandels-Papst“ Peter Fuhrmann auf der Podiumsdiskussion zum Thema Aufenthaltsqualität gesagt wurde. Die Kritik an den Plänen wurde höflicherweise indirekt, aber umso deutlicher formuliert: Ganz wichtig für die Qualität einer Stadt sind Straßen und Plätze. Ein Blick auf die Modelle zeigt, was gemeint ist. Hier ist keinerlei Aufenthaltsqualität zu erkennen. Ein 100 % zubetoniertes Quartier mit engen Gassen, für die sich laut Beschlussvorlage grünordnerische Maßnahmen erübrigen.	Bebauungsplanverfahrens hat die Verwaltung in gleicher Sitzung den städtebaulichen Rahmenplan „Sedelhofquartier“ vorgelegt (s. GD 197/13). Dieser reicht unmittelbar an das Sanierungsgebiet Wengenviertel heran und ist auf den städtebaulichen Rahmenplan „Wengenviertel“ abgestimmt. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert. Mit einem ermittelten Neukundenpotenzial von 280 000 Personen liefert die Studie eine konkrete Größe, aus der in der vertiefenden Projektentwicklung Schlüsse zu Verkaufsflächenbedarf und Produktsortimenten gezogen werden konnten. Diese sind im Vertrag mit MAB fixiert worden. Indem vorwiegend Flächen für bislang unterrepräsentierte Sortimentgruppen ausgewiesen werden, wird mit dem Projekt kein übermäßiger Verdrängungswettbewerb innerhalb des Ulmer Einzelhandels befeuert. Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Sedelhöfen ist gleichermaßen im Interesse des Investors und der Stadt. Die interne Erschließung des Quartiers besteht aus einer spannungsreichen Abfolge aus Gassen und räumlichen Aufweitungen, deren Proportionen in verdichteten Innenstädten durchaus üblich sind. Die Erweiterung des öffentlichen Raums in das erste Obergeschoss mit großzügigen Terrassen und Passagen erzeugt zusätzlich Aufenthaltsqualität. Verdichtete City-Lagen
---	---

Gäbe es dazu nicht Alternativen? Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen: Da bislang die Kosten, die für die Allgemeinheit entstehen (McDonald's, Abbruch Atom bunker, Leitungs-, Kanalverlegung) sorgfältig geheim gehalten wurden, ist von hohen Kosten auszugehen. Angesichts der eindringlichen Mahnungen von Finanzbürgermeister Czisch (...) und H.U. Thierer (...) ist diese Frage im Interesse der Ulmer Bürgerschaft sorgfältig abzuwägen. Meiner Meinung nach sind die Kosten für diese Planung viel zu hoch. Erschwerend kommt das Risiko hinzu, das gesamte Quartier an einen einzigen Investor zu verkaufen, der dazu nicht hält, was man von ihm erwartet. Mit der Abwicklung von MAB und den Strafzahlungen von 775 Millionen Euro für die Konzernmutter und weiteren zu erwartenden Prozessen wird das Risiko völlig unkalkulierbar. Das Sedelhofquartier wird zum Spekulationsobjekt, ganz zu schweigen von der Möglichkeit, die Grundstücke eines Tages als Teil einer Insolvenzmasse vorzufinden. Sollte man nicht besser – wie im normalen Geschäftsleben – die Risiken aufteilen? Privatisierung von öffentlichem Raum: Öffentlicher Raum darf nicht an einen Investor verkauft werden. Kein Gehrecht kann die Verfügungsgewalt des Eigentümers ersetzen. Das zeigt jüngst das Beispiel Bahnhofstraße 7 (Unterführung). „Wir planen für die nächsten 50 Jahre“. Diese wichtige Aussage von Gemeinderäten kann nicht ernst genug genommen werden. Heißt das aber nicht auch, dass diejenigen, die die nächsten 50 Jahre noch erleben werden, in die Planung mit einbezogen werden müssen? Junge Menschen wurden bisher in keiner Weise gefragt, berücksichtigt, einbezogen. Man nehme sich ein Beispiel an anderen Städten (...). Die	eignen sich dagegen nicht für grünordnerische Maßnahmen. Vereinzelte Grünstrukturen haben nicht das Potenzial für eine nachhaltige Grünraumentwicklung. Der Fokus der städtischen Grünflächenplanung liegt daher generell auf zusammenhängenden oder vernetzten Grünstrukturen in der Stadt. Diese haben ausreichend Potenzial, die Lebensqualität in der Stadt wesentlich zu verbessern. Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung. Die Sedelhöfe wurden von Beginn an mit dem Ziel entwickelt, den Einzelhandelsstandort Ulm mittels neuer Formen des Einkaufens zu stärken. Die Entwicklung eines solchen Einkaufszentrums impliziert die Partnerschaft mit einem Investor, welcher für die Entwicklung, den Bau und den späteren Betrieb des Objektes verantwortlich zeichnet. Der Projektvertrag zwischen Stadt und Investor ist selbstverständlich auch für etwaige Rechtsnachfolger bindend. Die vertraglich fixierten Forderungen und Ansprüche der Stadt sind somit auch im Falle eines Eigentümerwechsels durchsetzbar. Ein öffentlich-rechtlich gesichertes Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit mit grundbuchrechtlicher Verankerung eröffnet der Öffentlichkeit die uneingeschränkte Nutzung der entsprechenden Flächen. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse machen sich für den Passanten in keiner Weise bemerkbar. Auch der seit über 30 Jahren bestehende Zugang zur Passage verläuft auf Privatgelände mit Gehrecht - ohne dass dies in irgendeiner Weise erkennbar ist. Details zur Oberflächenqualität und zu Unterhaltsfragen werden im Projektvertrag fixiert. Im Forum City-Bahnhof wurde die Beteiligung junger Menschen bewusst dadurch forciert, indem parallel zu herkömmlichen Formen der Beteiligung auch neue Medien eingesetzt wurden. Das rege Interesse am Internetforum
--	--

Ausgrenzung der jüngeren Jahrgänge halte ich für einen ganz gravierenden Mangel, der vor einer Entscheidung behoben werden muss.“ (Appell an die Gemeinderäte...)	„Citybahnhof“ lässt zumindest darauf schließen, dass gerade auch junge Menschen den Prozess mit Interesse verfolgt haben. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden nun die formellen Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB durchgeführt. Selbstverständlich sind hier junge Menschen gleichermaßen dazu aufgerufen, sich zum Verfahren zu äußern.
<u>Einwender 14, Schreiben vom 21.11.2013 (Anlage 5.14)</u> Die Einwender befürworten ausdrücklich die Bestrebungen der Stadt Ulm, die Innenstadt aufzuwerten. Die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen könne diesbezüglich eine von mehreren Maßnahmen sein. Allerdings werden bei der aktuellen Planung mehrere Schwachstellen gesehen: „Der Stadtzugang vom Bahnhof in Richtung Münster war bislang privater Grund. Die Öffentlichkeit hatte zwar ein Wegerecht; durch die Tatsache dass es sich um Privatgrund handelt, waren die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch anders als im angrenzenden öffentlichen Raum. Durch den Kauf des Grundstücks Bahnhofstraße 6 im Rahmen des Sedelhöfe-Projektes hat die Stadt die einmalige Chance, diesen Stadteingang wieder in öffentliche Hand zu überführen. Dies soll aber nach aktuellem Planungsstand nicht geschehen. Das Grundstück soll stattdessen an den Investor verkauft werden und wieder, wie bisher, ein öffentliches Wegerecht eingeräumt werden. Wir halten dies für einen Fehler. So ist beispielsweise die Überwachung der Passanten durch Videokameras auf privatem Grund zulässig. Diese Verletzung der Privatsphäre unserer Bürger lehnen wir grundsätzlich ab. Für einen Besucher ist durch den bewusst gewählten, dezentralen Aufbau des Quartiers mit Freiflächen und Wegen nicht ersichtlich, dass es sich um ein zusammengehörendes privates Objekt handelt.	Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Auf diese Weise soll der Nachfrage nach diesen neuen Formen des Einkaufens in integrierter Innenstadtlage entsprochen werden. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage mit offenen Gassen zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Das Gelände wird zudem komplett unterbaut. Das Konzept eines Investoren-basierten Einkaufszentrums impliziert die Veräußerung der Grundstücke. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die inneren Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Ein Verjähren oder Verwirken dieser Rechte ist somit ausgeschlossen. Wie in anderen öffentlich zugänglichen Anlagen, die sich im Eigentum privater Gesellschaften befinden, etwa Bahnhöfe o.ä., ist Videoüberwachung auch im Bereich des Einkaufszentrums grundsätzlich möglich. Inwieweit seitens des Betreibers der Sedelhöfe tatsächlich Bedarf an Videoüberwachung besteht, ist derzeit noch nicht geklärt. Die Stadt wird darauf hinwirken,

Auch die Haftung bei Unfällen sehen wir als einen kritischen Punkt an, da ein Passant den Grundstückseigner, der hier in der Haftung wäre, nicht ohne weiteres identifizieren kann. Um die Privatsphäre der Passanten zu schützen und dauerhaft einen freien Zugang zur Innenstadt zu gewährleisten, halten wir es daher für unumgänglich, von einer erneuten Privatisierung der Fuß- und Fahrwege im Sedelhofquartier abzusehen. Desweiteren sehen wir das heutige Andienungskonzept für die bestehenden Ladengeschäfte kritisch. Eine Andienung über die Bahnhofstraße ist für große Einzelhändler (...), wenn überhaupt, nur mit großem Aufwand möglich. Der freie Zugang zur Bahnhofstraße würde zu gewissen Anlieferungszeiten durch parkende und rangierende LKW beeinträchtigt. Für Geschäfte einer gut besuchten Fußgängerzone wie der Bahnhofstraße ist das nicht praktikabel. Wir verstehen nicht, weshalb die Stadt Ulm eine über Jahrzehnte bewährte Andienung über eine bestehende Straße entfallen lässt ohne den Anliegern (...) eine gleichwertige Alternative bieten zu können. Für uns ist das ein Beispiel, welche Unwägbarkeiten und Probleme bei der Privatisierung öffentlichen Raums auftreten können. (...).	dass überwachte Bereiche gegebenenfalls kenntlich gemacht werden. Im Übrigen gelten die einschlägigen Gesetze. Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim Eigentümer der Flächen, also beim Inhaber/Betreiber des Einkaufszentrums. Dieser ist vor Ort durch das Center-Management präsent. Die Kontaktaufnahme in Streit- oder Haftungsfragen ist damit für Jedermann ohne Weiteres möglich. Das Konzept reiner Andienungsstraßen folgt der städtebaulichen Maxime der Nachkriegszeit, welche eine möglichst ümfängliche Trennung der städtischen Funktionen vorsah. Diese Entwicklung hatte insbesondere für die Raumqualität der innerstädtischen Nebenlagen negative Auswirkung. Mit dem Bau der Sedelhöfe bietet sich nun die Chance, diese Fehlentwicklung umzukehren und aus den vernachlässigten Rückseiten wieder gleichwertige innerstädtische Gassen mit hoher gestalterischer Qualität zu entwickeln. Dabei müssen die funktionalen Aspekte der Andienung selbstverständlich berücksichtigt werden. Von der vorliegenden Planung ist lediglich die Andienung des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 betroffen; für diesen speziellen Fall wird im geänderten Bebauungsplanentwurf eine in das Sedelhöfe-Projekt integrierte Lösung angeboten. Generell ist die Andienung von Ladengeschäften über Fußgängerzonen zu bestimmten Tageszeiten gängige und bewährte Praxis in Ulm.
<u>Einwender 15. Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.15)</u> Im Namen einer Grundstückseigentümerin in der Bahnhofstraße wird folgende Stellungnahme abgegeben: „(...)“ 1. Passantenströme (...) Durch die mit dem Bebauungsplan vorgesehene Bebauung wird die Erschließung des Grundstückes unserer Mandantschaft - von dem für die Passantenströme wichtigen Bahnhof - weitgehend abgekoppelt. Der „Kontakt nach außen“ wird ganz erheblich eingeschränkt. Die - vom Bahnhof und Bahnhofplatz kommenden - Passantenströme werden über eine schmale Passage (...) in Richtung Innenstadt gelenkt. Auf Grund der Gestaltung der Baugrenzen wird der ganz überwiegende Anteil der Passantenströme nicht mehr wie bisher über die Bahnhofstraße in die	Mit der vorliegenden Planung werden weder Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die

Innenstadt gelenkt, sondern künftig über die „MAB-Passage“(...), welche in Richtung Sedelhofpassage verläuft. Verstärkt wird dies dadurch, dass die Bebauung nördlich des Grundstücks unserer Mandantschaft gegenüber der bisherigen Bebauung auch noch weiter in Richtung Bahnhofplatz vorrückt, so dass sich ein „Vorsprung“ bildet, welcher die Passantenströme eben in Richtung Sedelhofgasse lenkt. Die „Abrundung“, welche man bei der letzten Überbauung dieser Flächen, z.B. im Bereich des ehemaligen Verlagsgebäudes Bahnhofstraße 20 errichtet hat, fällt ganz weg. Stattdessen springt die Bebauung/Baugrenze in diesem Bereich ganz erheblich vor, mit der Folge, dass eine Art Sperrriegel für den Zugang vom Bahnhof/Bahnhofplatz zum Grundstück unserer Mandantschaft entsteht.	Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben. Die Präsenz des Gebäudes der Mandantschaft im öffentlichen Raum wird durch die Planung nicht verändert. Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die im Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße aus. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Die Kritik erkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der
---	---

2. Erschließung Die gegebene Erschließung halten wir für fehlerhaft. Das gesamte Grundstück, welches den Zugang vom Bahnhof (...) in Richtung Innenstadt bildet, wird an den Investor verkauft. Dort befindet sich nach dem Bebauungsplan künftig nur noch eine Grunddienstbarkeit, bestehend in einem "Gehrecht", welches verjähren und verwirken kann, mit der Folge, dass der gesamte Zugang zur Innenstadt von Ulm in Händen Privater liegt. 3. Vorwegbindung Auch seitens der Fraktion im Stadtrat wird immer wieder bekundet, dass diese Situation ins-besondere der Verkauf des Zugangs zur Innenstadt von Ulm, äußerst problematisch ist und der Änderung bedarf. Allein man sei wohl aufgrund der Verträge an den Investor (...) gebunden. Dies zeigt, dass vorliegend eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers gegeben ist.	Bahnhofstraße. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen somit der Allgemeinheit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist somit nicht möglich. Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen, die der Gemeinderat im Zuge der Beschlussfassungen in die Abwägung einbezieht. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Eine Vorwegbindung ist also nicht gegeben.
<u>Einwender 16. Schreiben vom 18.11.2013 (Anlage 5.16)</u> Die Eigentümerin einer Immobilie in der Hirschstraße erhebt folgende Einwände: „Grundsätzlich halten wir es für eine gute Sache, wenn durch die Entwicklung eines zentral gelegenen Einkaufsquartiers der Einzelhandelsstandort Ulm gestärkt werden soll. Nur: Dies darf nicht auf Kosten der bisherigen „Einkaufsmeile“ Bahnhof- und Hirschstraße geschehen. Die vorliegenden Pläne stützen aber leider unsere Bedenken. U.E. werden die Besucherströme nahezu „automatisch“ in das neue Einkaufszentrum gelenkt. Für sie ist ein Zugang zur Bahnhof- und Hirschstraße nicht sofort erkennbar. Der in den Plänen eingezeichnete Zugang Sedelhöfe zur Bahnhofstraße hat hier keine Relevanz. (...) Die Achse Bahnhof, Bahnhofstraße, Hirschstraße und Münster bildet seit Jahrzehnten eine historische Dominante. Dazu haben auch die dortigen Unternehmen mit ihren Investitionen und Steuern entscheidend beigetragen. Dieser Bereich darf keinesfalls abgehängt werden oder sich abgehängt fühlen.	Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße ist und bleibt sowohl stadtstrukturell als auch funktional uneingeschränkt die Haupteinschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Das geplante Einkaufszentrum Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, wird die Bedeutung dieser Erschließungsachse nicht infrage stellen. Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur. Die Bahnhofspassage ist lediglich einer von mehreren wichtigen Zuläufen in die Bahnhof-/Hirschstraße. Es ist davon auszugehen, dass moderate Veränderungen an einem

Wir fordern daher nicht mehr und nicht weniger als Gleichberechtigung und Gleichbehandlung ein und bitten deshalb darum, die Zugangssituation für beide Einkaufsquartiere vor der anstehenden Beschlussfassung in den Gremien nochmals zu besprechen und eine Lösung anzustreben, mit der alle Beteiligten leben können.“ Anhang: Vorschläge und Argumente als Lösungsansatz für die vorgebrachten Bedenken und Einwände: • Der Fußgängerübergang südlich der Straßenbahnhaltestelle, von dem der Fußgänger in die Bahnhofstraße kommt, sollte in jedem Fall erhalten bleiben – d.h. zwei Überwege über die Friedrich-Ebert-Straße! • Einrichtung – oberirdisch – eines Anzeigensystems vor der Bahnhofshalle, das die Wegemöglichkeiten in die Bahnhofstraße und die Sedelhöfe aufzeigt. Es sei denn: Straßenbahn und Verkehr werden nach unten verlegt. • Was das Vergrößerungspotenzial des Einzugsgebietes der Stadt Ulm angeht, so stammen die Zahlen aus der Studie von Modus Consult aus dem Jahre 2007. Sind diese noch relevant? Die Studie weist zudem schon damals darauf hin, dass die Erfassung und evtl. Steuerung der Fußgängerströme einer erheblichen Verbesserung bedarf. Wuden diesbezüglich die Sedelhöfe und ihre Umgebung in der Zwischenzeit näher untersucht? • U.E. kommt der Bereich Dienstleistung (Ärzte, Anwälte, Freiberufler, Versicherungen usw.) zu kurz. Es sollten Im Sinne der Ausgewogenheit der Gesamtentwicklung beider Städte ebenfalls entsprechende Praxis- und Büroflächen zur Verfügung gestellt werden.	dieser Zuläufe angesichts der Attraktivität und Dominanz dieser Achse keine wesentlichen Beeinträchtigungen nach sich ziehen. Ungeachtet dessen ist eine gute Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof ein übergeordnetes städtebauliches Ziel; dies wurde in der vorliegenden Planung unter den gegebenen liegenschaftlichen Voraussetzungen berücksichtigt. Die Verteilerfläche vor dem östlichen Aufgang der Bahnhofspassage öffnet sich gleichermaßen nach Norden in das neue Sedelhofquartier als auch nach Süden zur Bahnhofstraße. Bereits am Teppenaufgang besteht Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße. Die Erschließungsgasse durch die Sedelhöfe ist wiederum in direkter Linie an die Passage zur Bahnhofstraße angebunden. Eine einseitige Verschiebung der Gewichte zugunsten der Sedelhöfe ist nicht gegeben. Der Fußgängerübergang südlich der Straßenbahnhaltestelle bleibt erhalten. Ein weiterer Übergang auf der Ebene 0 über die Friedrich-Ebert-Straße wird am nördlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle eingerichtet. Ein Wege-Leisystem wird eingerichtet werden. Die Verlegung der Straßenbahn und des Individualverkehrs in die Ebene -1 wurde eingehend geprüft. Im Zuge der öffentlichen Debatte um das Projekt City-Bahnhof wurde diese Idee u.a. wegen der dafür erforderlichen, enormen Rampenbauwerke schließlich verworfen. Die Zahlen sind belastbar. Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ist integraler Bestandteil des Projekts Citybahnhof. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Projektplanung sieht Einzelhandel und Gastronomie vorwiegend im 1. Untergeschoss, im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss vor. In den darüber liegenden Geschossen werden beträchtliche Flächen für gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen
---	--

	bereitgestellt. Umfangreiche Möglichkeiten für Dienstleistungsbetriebe bieten zudem das Dienstleistungszentrum nord und die künftige ZOB-Überbauung.
<u>Einwender 17, Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 5.17)</u> Der Einwender erhebt Widerspruch und fordert die Einstellung des Verfahrens. 1. Planung „Den Bürgern wurde eine Planung vorgestellt, bei der in der Reihenfolge 1. Neuer Citybahnhof und Anbindung der Weststadt 2. Bahnhofsvorplatz mit öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr 3. Neues Eingangstor zur Innenstadt mit einem möglichen Einkaufszentrum verfahren werden sollte. Diese Planung wurde ohne Nennung von Gründen über den Haufen geworfen und die dringlichsten Planungen von Citybahnhof und Bahnhofsvorplatz auf unbestimmte Zeit verschoben und dafür die Planung der Sedelhöfe vorgezogen. Dies ist hochgradig kontraproduktiv und irrwitzig. Auch im Hinblick auf die geplante Straßenbahnlinie 2 ist dieser Planungsablauf, d.h. die vorrangige Planung eines Einkaufszentrums unsinnig und nicht verständlich. 2. Citybahnhof – Neubaustrecke Stuttgart-Ulm Die Verschiebung der Bahnplanungsplanung ist extrem fahrlässig und nicht nachvollziehbar, denn die Bahn baut auch Dank massiver Unterstützung der Ulmer Stadtverwaltung, der IHK usw. bereits die neue Strecke in Richtung Ulm. Die Bahn wird also kaum Rücksicht nehmen auf mögliche Ulmer Änderungswünsche, denn die Stadt hat ja noch nicht einmal ein Konzept und daher auch keine Argumentationsgrundlage. Die Verwaltung nimmt sich so jede ernst zu nehmende Einflussmöglichkeit bei der Gestaltung des neuen Bahnhofs. 3. Eingangstor – Kannibalisierung Bei der Gestaltung des Eingangstors war	Das Projekt Citybahnhof ist ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprojekt, welches sich aus verschiedenen Projektbausteinen zusammensetzt. Einer dieser Bausteine ist – seit Projektbeginn - das Einkaufszentrum im Sedelhofquartier. Im Rahmen des öffentlichen Dialogprozesses ab 2006 wurde das Projekt Citybahnhof stets in toto unter Berücksichtigung aller Projektbausteine diskutiert. Angesichts der Komplexität des Gesamtprojektes müssen die einzelnen Bausteine getrennt voneinander entwickelt werden. Im Falle des Bausteins Sedelhöfe konnten zwischenzeitlich die Voraussetzungen für die konkrete Projektrealisierung geschaffen werden. Die Bausteine Bahnneubau und Anbindung Weststadt sind dagegen nach wie vor von übergeordneten Planungen der Deutschen Bahn abhängig und daher nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Selbstverständlich wird das Projekt Sedelhöfe im Zuge der vertiefenden Planung permanent auf das Gesamtprojekt Citybahnhof rückgekoppelt und an dessen übergeordneten Zielen ausgerichtet. Die Bahnplanungsplanung wird aktiv vorangetrieben. Die Stadt hat bereits im Jahr 2006 das Projekt Citybahnhof Ulm ins Leben gerufen und die Impulse, die vom Ausbau der Schnellbahnlinie ausgehen, frühzeitig und aktiv aufgegriffen. Seither wurden im Rahmen einer intensiven öffentlichen Debatte sehr wohl konkrete Ziele entwickelt, Alternativen abgewogen und Ergebnisse gutachterlich überprüft. Die aus diesem Prozess hervorgegangenen städtebaulichen Zielsetzungen, die im Übrigen vielfach veröffentlicht wurden, bilden die Grundlage für die Projektentwicklung und die regelmäßigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Der Umbau des Bahnhofplatzes und die Errichtung einer Bahnhofgarage mit neuer Bahnhofspassage werden ab 2015 realisiert.

eindeutig klar, dass ein möglichst offener und gleichwertiger Zugang zu den bestehenden Einkaufsstraßen und dem neuen Einkaufszentrum geschaffen werden soll. Es war genauso eindeutig klar, dass es auf keinen Fall zu einer Kannibalisierung der bestehenden Händlerschaft kommen darf. Die vorgelegte Planung verspricht genau das Gegenteil und die angeblichen Zwänge, weil Haus Nr. 7 nicht erworben werden kann, sind reine Nebelkerzen. Niemand hat die Verwaltung gezwungen, mit einem Investor Vorverträge abzuschließen, die zwangs-läufig zur jetzigen miserablen Planung führen mussten. Dass dieses ganz wesentliche Grundstück derzeit nicht und wahrscheinlich noch lange nicht zum Verkauf anstand oder ansteht, war schon lange und hinlänglich bekannt. Dennoch wurde die Planung vorangetrieben, voreilig geheime Verträge geschlossen und vor Klärung wesentlicher Fragen Gebäude abgerissen und hunderte Parkplätze, eine hervorragende Einnahmequelle der Stadt, viel zu früh und ohne Verstand vernichtet.	Gegenüber der heutigen Situation wird der Zugang zur gesamten Innensatdt einschließlich der Bahnhofstraße wesentlich verbessert. Durch die Verlegung der kleinen Blau kann voraussichtlich eine weitere Fahrtreppe unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 angeboten werden. Die Möglichkeit zur Wiederherstellung der langfristig avisierten, axialen Ausrichtung der Bahnhofstraße auf den Hauptbahnhof bleibt mit der vorliegenden Planung für die Sedelhöfe erhalten. Die zulässige Verkaufsflächenbeschränkung von 18000 m² beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Der Verkaufsflächenbedarf wurde zudem durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert.
4. Offenes Einkaufszentrum – Durchlässigkeit zur Innenstadt Das Einkaufszentrum ist so ausgelegt, dass der gesamte Besucherstrom vom Bahnhof kommend in die Sedelhöfe geleitet und dort quasi eingesperrt wird, denn die Durchlässigkeit in die bestehenden Einkaufsstraßen (...) und damit zu wesentlichen Teilen der Innenstadt wird zwar gebetsmühlenartig behauptet, ist aber in keiner Weise gegeben. Die extrem schmalen Verbindungsgässchen teils auch noch mit Treppen verhindern geradezu, dass Besucher diese benützen und weiter ins Stadtzentrum vordringen. Es entsteht der Eindruck, dass dieses Einkaufszentrum nur bestehen kann, wenn es der-art gegenüber dem bestehenden Handel bevorzugt wird, denn der Nachweis der Notwendigkeit weiterer Verkaufsflächen ist äußerst dürftig und fragwürdig. Die befürchtete Kannibalisierung wird somit zu Gunsten eines Investors bewusst mit voller Absicht herbeigeführt. (...)	Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Zudem wird vollkommen verkannt, dass die Passanten auch vom Münsterplatz in Richtung Bahnhof gehen bzw. vom Parkhaus Deutschhaus von Südwesten in die Bahnhofstraße kommen. Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden: • Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den

5. Welche Interessen werden vertreten? Es werden ganz offensichtlich ausschließlich die Interessen eines dubiosen Investors bevorzugt bedient. Die Muttergesellschaft, (...) ist wegen krimineller Geschäfte (...) pleite und wird das Einkaufszentrum kaum finanzieren können. Auf dieser Basis will die Stadt Grundstücke mit einem Wert von mehr als 30 Mio. € (plus enorme Kosten für Abriss und die Herrichtung der Grundstücke) verkaufen und eine Baugenehmigung erteilen, die den bisher vorgegebenen Ansprüchen in keiner Weise gerecht wird. Es soll ganz offensichtlich ein Einkaufszentrum entstehen, das gerade keine Verbindung zu den angrenzenden Verkehrsflächen hat. Durch die wahrscheinliche Insolvenz der Muttergesellschaft wird das ganze Areal zu einem Spekulationsobjekt. Das ist absolut nicht im Sinne der Ulmer Bürgerschaft, insbesondere dann, wenn auch noch öffentliche Flächen wie geplant mitverkauft werden sollen. 6. Verkauf von öffentlichen Flächen Es ist geplant, öffentliche Grundstücke zu verkaufen, um die Planung des Investors zu ermöglichen. Es ist nicht bekannt, dass die Stadtverwaltung und der Gemeinderat dazu ein Mandat von der Bürgerschaft erhalten hat. Es darf nicht sein, dass der Stadt durch den Verkauf öffentlicher Flächen für alle Zeiten die Möglichkeit genommen wird, eine bessere und vernünftiger Lösung für dieses wichtige Eingangstor zur Innenstadt zu realisieren. Die Podiumsdiskussion hat ganz klar und eindeutig gezeigt, dass der Investor	Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Stadt hat im Vorfeld der Investorenausschreibung umfangreiche städtebauliche Vorgaben in einem Pflichtenheft formuliert, die zuvor vom Gemeinderat der Stadt Ulm als planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen wurden. Der aus diesem Verfahren hervorgegangene Projektpartner hat diese Zielsetzungen mit der vorliegenden Planung in intensiver Abstimmung mit der Stadt umgesetzt. Das neue Quartier ist über sechs Anknüpfungspunkte an das bestehende Wegenetz angeschlossen. Alle Gassen haben öffentlichen Charakter und sind jederzeit von jedermann nutzbar. Das Quartier ist gerade kein isoliertes Einkaufszentrum nach gängigem Muster, sondern wird Teil des Stadtgefüges. Die Spekulationen über die Finanzkraft des Investors entbehren einer nachvollziehbaren Grundlage. Der Gemeinderat erhält sein Mandat per Wahl von der Bürgerschaft. Mit dem Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, hat der Gemeinderat als Vertreter der Bürgerschaft die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht und am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" beschlossen. Dieser wird erst nach einem erfolgreichen Abschluss des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen des sog. Closings endgültig fixiert; dies ist ein für Projekte dieser Größenordnung notwendiges und absolut gängiges Vorgehen. Das Beteiligungsverfahren im Rahmen der
--	--

offensichtlich schon Verträge bekommen hat, die es ihm erlauben, ohne jegliche Kompromissbereitschaft seine Pläne zu verwirklichen. Änderungen am bestehenden Konzept wird es ganz klar nicht geben. (...)	Bebauungsplanaufstellung bleibt von den Verträgen unberührt. Das Zustandekommen eines rechtsgültigen Bebauungsplans ist Voraussetzung für das Vertragsclosing.
7. Tiefgarage Wie ist es möglich, dass die Verwaltung eine Tiefgarage abreißen lässt, bevor es überhaupt eine vom Stadtrat autorisierte Baugenehmigung gibt. Nach Stand der Dinge hätte diese Garage noch Jahre genutzt werden können und jährlich ordentliche Einnahmen für die Stadt gebracht. Und wie soll man verstehen, dass praktisch an derselben Stelle wieder eine Tiefgarage entstehen soll. (...) Ist unsere Bauverwaltung nicht in der Lage, die bestehende Garage (als Atombunker ausgebaut!) in die neue Bebauung zu integrieren? Als Gipfel sinnloser Geldvernichtung sollen nun wieder provisorische Parkplätze am Rande des Trümmerfeldes eingerichtet werden. Wie kommt der Stadtrat dazu, dafür in solcher Höhe Gelder zu bewilligen? Doch nur um die Fehlentscheidungen der Vergangenheit zu beschönigen und weich zu spülen. (...)	Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung für die Sedelhöfe vor. Der Abbruch erging im Rahmen der vorbereitenden Baufeldfreimachung. Die Erhaltung der Sedelhofgarage ist aus bautechnischen und statischen Gründen nicht möglich. Eine Entwicklung des Sedelhofquartiers anhand des Stützenrasters der bestehenden Parkgarage würde die planerische Flexibilität unangemessen einschränken. Die provisorische Zwischennutzung des Baufeldes als Parkplatz war ein Entgegenkommen gegenüber der Ulmer Händlerschaft bzw. gegenüber den auswärtigen Besuchern, die angespannte Parkplatzsituation in der Vorweihnachtszeit zu mildern.
8. Wohnungen Es wird hervorgehoben, dass im Sedelhof Areal auch Wohnungen entstehen sollen. Auf die Frage, ob die vom Gemeinderat beschlossene Vorgabe, dass bei Projekten dieser Größe 20% günstiger Wohnraum entstehen muss, auch speziell bei diesem Projekt eingehalten wird, lautet die Antwort eines Gemeinderats (...): wer in 1a Lagen günstigen Wohnraum fordert, ist quasi verrückt. Also im Klartext: nein!	Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschoss-wohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.
9. Prüfantrag beim Regierungspräsidium Tübingen Teil dieses Einspruchs sind auch die im Prüfantrag der Sedelhofinitiative beim RPT vorgebrachten Punkte: - Recht- und Gesetzmäßigkeit des bisherigen Verfahrens - Offenlegung der bisher geheimen Verträge - Abriss ohne Bebauungsplanverfahren	Der Bebauungsplanentwurf wurde insoweit geändert, als für die Bereiche MK2, also die Baufelder an der Keltergasse und an der Mühlengasse, im jeweils obersten Geschoss Wohnnutzung zwingend vorzusehen ist. Dazu wurde eigens weiteres Volumen geschaffen. Die Rechtmäßigkeit des Verfahrens ist seitens des Regierungspräsidiums Tübingen mit Schreiben vom 23.01.2014 bestätigt worden.

- Vertragliche Fixierung von Verkaufsflächen ohne Regierungspräsidium - Begünstigung von Investoren durch Veräußerung öffentlicher Flächen - Rechtmäßigkeit der Festlegung des Areals als Sanierungsgebiet - Intransparenz der Kosten und Entscheidungswege - Vertragsbrüchigkeit des Investors/ der Stadt - Fehlende Alternativplanungen. Ich rate dringend, die Prüfung des gesamten Komplexes durch das RPT abzuwarten, bevor weitere Fehlentscheidungen getroffen werden.	
10. Bürgerbeteiligung Als Ulmer Bürger fordere ich eine Bürgerbeteiligung, die diese Bezeichnung verdient. Eine Podiumsdiskussion die als „Frühzeitige Bürgerbeteiligung“ deklariert wird, und das zu einem Zeitpunkt, wo alles längst entschieden ist, ist reinster Etikettenschwindel und nicht akzeptabel. Es ist ein untragbarer Zustand, dass dem Gemeinderat wichtige Verträge wegen angeblicher EU-Vorschriften vorenthalten werden, dann aber dieser Gemeinderat mit Millionen Regresszahlungen erpresst wird, wenn Widerspruch oder Änderungswünsche vorgebracht werden. Es ist unverständlich, dass sich der gesamte Gemeinderat von der Bauverwaltung derart vorführen lässt und durch vorgeschobene und vermeintliche Sachzwänge so unter Druck setzen lässt.	Die genannte Podiumsdiskussion war der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite www.citybahnhof.ulm.de erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite www.sedelhoefe-ulm.de Auskunft über das Vorhaben. Der Gemeinderat und seine Organe haben das Projekt von Beginn an in zahlreichen Sitzungen behandelt. U.a. hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Vor Veröffentlichung des EU-Vergabe-Verfahrens am 05.08.2010 hat der Gemeinderat planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen. Desweiteren hat der Gemeinderat am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" vor dessen Unterzeichnung beschlossen. Auch davor war er in alle Schritte des Vergabeverfahrens eingebunden.
11. Neuplanung Das gesamte Verfahren muss eingestellt	Das Bahnhofsprojekt ist von übergeordneten Planungen der Deutschen Bahn abhängig und

werden und erst dann, wenn die Planungen des Citybahnhofs und des Vorplatzes mit sämtlichen Verkehrsfragen geklärt und abgeschlossen sind, kann über die Gestaltung des Sedelhof-Areals neu und mit echter Bürgerbeteiligung nachgedacht werden. Die Thesen, die Herr Wetzig in Architektenkreisen vorträgt, sind absolut richtig und sollten im eigenen Haus Anwendung finden.	daher nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Eine Verschiebung des Bausteins Sedelhöfe an den Schluss des Gesamtprojektes würde die Entwicklung des Sedelhofquartiers unabsehbar verzögern. Ungeachtet dessen wird das Projekt Sedelhöfe stets im Kontext der Gesamtplanung Citybahnhof betrachtet und auf die übergeordneten Erfordernisse abgestimmt.
<u>Einwender 18, Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 5.18)</u> Der Einwender ist mit einem Geschäftshaus Anlieger an der Bahnhofstraße: „(...) Nach unserer Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist die vorliegende Planung als massiver Verstoß gegen die Vorschrift des §1 Abs. 7 BauGB zu qualifizieren, weil eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – bislang noch nicht erfolgt ist. Mit der vorliegenden Planung wird es insbesondere unterlassen, im Hinblick auf die Zuwegung und die Lenkung der Passantenströme in dem Plangebiet einen fairen Interessenausgleich zwischen dem Einkaufsviertel Sedelhöfe einerseits und der Ulmer Innenstadt - insbesondere der Bahnhofstraße – andererseits herbeizuführen. Mit den vorliegenden Planungen werden die Interessen des Investors des Projektes Sedelhöfe unangemessen und einseitig bevorzugt, mit der Folge, dass bei einer Realisierung dieser Planung erhebliche Nachteile für den bestehenden Einzelhandel, u.a. auch unser Haus, und eine Gefährdung der Einzelhandelsflächen in der Bahnhofstraße zu erwarten wären. Die Begründung dieser Einwendungen und aus diesseitiger Sicht bestehende Planungsalternativen sind unserem Schreiben vom 22. Mai 2013 (nebst Anlagen 1 - 8) zu entnehmen, das wir diesem Schreiben als	Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bebauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Ein formaler Verstoß gegen §1 Abs. 7 BauGB liegt nicht vor. Darüber hinaus beruht die vorliegende Planung bereits auf intensiven, teils öffentlich geführten Abwägungsprozessen, deren Ergebnisse nun öffentlich diskutiert werden. Aus Sicht der Verwaltung erreicht die vorliegende Planung durchaus einen Interessenausgleich zwischen dem neuen Projekt und den Anliegern an der Bahnhofstraße. Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Stadt verfolgt gemeinsam mit dem Investor ausdrücklich das Konzept eines offenen, in die Stadtstruktur eingefügten Einkaufszentrums, dessen Gassen eng an das bestehende Wegenetz an-knüpfen und die Besucher bruchlos in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. (Stellungnahme zu den genannten Schreiben s.u.)

Anlage A in Ablichtung beifügen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf unser (...) versandtes Schreiben vom 20. September 2013 verwiesen, das wir diesem Schreiben als Anlage B in Ablichtung beifügen. Vor diesem Hintergrund fordern wir Sie dazu auf, den vorliegenden Bebauungsplanentwurf unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu überprüfen und durch Änderungen bzw. Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfes einen fairen Interessensausgleich zwischen den Beteiligten herbeizuführen. Ergänzend dürfen wir noch darauf hinweisen, dass das von dem Investor des Einkaufsviertels Sedelhöfe (...) im Herbst vergangenen Jahres vorgelegte Gutachten (Auswirkungsanalyse zur Ansiedelung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ im Oberzentrum Ulm) der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) methodisch und in den Ergebnissen angreifbar erscheint. Das wird von uns derzeit noch im Einzelnen geprüft.“ <u>Anlage A, Schreiben vom 22. Mai 2013</u> „Die Verbindung des Hauptbahnhofs zur Ulmer Innenstadt ist seit Jahrzehnten unbefriedigend gelöst. Mit der Neugestaltung der Citybahnhofs und der Sedelhöfe besteht eine Jahrhundertchance für diese zentrale Achse zwischen Hauptbahnhof und Münster (...). Mit dem Vorschlag City-Tor Ulm wollen wir die fußläufige Verbindung auf der Ebene Null zwischen Hauptbahnhof, ÖPNV-Drehscheibe in	Die Stadt strebt schrittweise eine weitere Anpassungen am östlichen Aufgang der Bahnhofspassage zugunsten der Bahnhofstraße an: • Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Diese künftigen Maßnahmen bedürfen keiner Anpassungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs. Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Die Achse Hauptbahnhof – Bahnhofstraße verläuft durch das Gebäude Bahnhofplatz 7. Das Projektgebiet für die Sedelhöfe befindet sich nordöstlich dieser Achse und dockt lediglich punktuell an diese an. Die gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße lässt sich also nicht im Zuge des Projekts Sedelhöfe realisieren, sondern muss auf einen Zeitpunkt verschoben werden, an dem die Immobilie Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Die
--	---

der Friedrich-Ebert-Straße und der Ulmer Innenstadt bündeln und zusammen mit der Bahnhofspassage/Subway optimieren. Für das City-Tor bieten sich zwei Alternativen: 1. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem südlich davon gelegenen Gebäude Bahnhofstraße 17 (Ulmer Diagonale, Alternative 1) oder 2. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem nördlich davon von der MAB neu zu errichtenden Gebäude (Alternative 2). Bei Alternative 1 würde also der fußläufige Zugang zur Innenstadt über das obere Ende der Bahnhofstraße erfolgen, das problemlos als Fußgängerzone ausgebildet werden könnte, ohne dass es zu Konflikten mit dem Zulieferverkehr, der an den Tagesrandzeiten erfolgt, kommt. Für die fußläufige Querung der Freidrich-Ebert-Straße gibt es bei dieser Alternative zwei Varianten: a. Die ÖPNV-Drehscheibe wird durch eine Fußgängerpassage geteilt, wodurch auch die Wege für die ÖPNV-Umsteiger kürzer werden (...) b. Die ÖPNV-Drehscheibe wird im südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße auf vier ÖPNV-Trassen ausgeweitet und dadurch von 120 m auf 60 m verkürzt (...) Bei Alternative 2 (...) entsteht im Norden der um ca. 30 m gekürzten ÖPNV-Drehscheibe eine ebenerdige Verbindung. Diese vereinigt sich dann mit der Unterführung/Subway, zwischen den Gebäuden Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon neu von der MAB zu errichtenden Gebäude. Von dort aus können die Passanten sowohl in die Sedelhöfe als auch in die Bahnhofstraße gelangen. Vor allem muss auch für die Passanten aus der Unterführung/Subway eine Lösung gefunden werden, die für die Innenstadt und die Sedelhöfe fair ist. Die derzeit von der MAB vorgeschlagene Lösung ist aus Sicht der Ulmer Innenstadt nicht akzeptabel. Denn ein erheblicher Teil der Besucherinnen und Besucher der Ulmer	Eigentümer/Erbbauberechtigten sind kooperationsbereit, eine abschließende Vereinbarung konnte noch nicht getroffen werden. Insofern muss zum jetzigen Zeitpunkt sicher gestellt werden, dass das konkret anstehende Projekt Sedelhöfe die gewünschte axiale Beziehung nicht behindert. Dieses städtebauliche Ziel bleibt durch die vorliegende Planung unberührt. Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Die Stadtwerke Ulm GmbH, Betreiberin der Ulmer Straßenbahnen, hat den Vorschlag untersucht: Ein geregelter Überweg in Haltestellenmitte ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines zweiten Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und somit die geplante Umgestaltung des Platzes zu einem urbanen Entrée in die Innenstadt grundlegend behindern. Abgesehen von der problematischen Verkürzung der Haltestelle um 30 m wird der unter dem Namen „City-Tor“ diskutierte Vorschlag aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt. Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt; dessen Umgestaltung ist aktuell Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Das „City-Tor“ würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre. Die Sedelhöfe werden zu einem integrierten Teil der Ulmer Innenstadt. Selbstverständlich werden sich die Passanten vom Hauptbahnhof kommend unterschiedliche Wege auf ihrem Weg durch die Stadt suchen. Eine einseitige Bevorzugung der Sedelhöfe ist aber bereits
---	--

Innenstadt wird über den Subway vom Bahnhof kommen oder aus der neuen Tiefgarage mit zusätzlichen 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder. Dieser Strom wird sich bereits im Untergeschoss aufteilen. Ein Teil der Passanten wird im Untergeschoss bleiben und direkt in das Einkaufszentrum gehen (...). Der andere Teil wird vor allem über die Rolltreppe nach oben gelangen, um die sechs Meter Höhendifferenz zu bewältigen. Oben angelangt (...) hat der Besucher eine Sichtachse in die Sedelhofgasse oder, wenn er sich um 90 ° Grad nach rechts dreht, in die Deutschhausgasse (Hinterhof von C&A, Kaufhof und Deutschhaus), aber keine Blickbeziehung mehr in die Bahnhofstraße! Dies ist für die Passanten ein überaus unbefriedigender Zustand und aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Im hier eine faire Lösung zwischen den Sedelhöfen und der Ulmer Innenstadt herzustellen, sollte die Treppenanlage in etwa an der Stelle belassen werden, wo sie sich heute befindet. Das daneben neu zu errichtende Gebäude der MAB muss nach Norden verschoben und dadurch die neu geplante Bahnhofsgasse wieder geschlossen werden. Dadurch entsteht zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem neu zu errichtenden Gebäude das City-Tor Ulm für die Passanten auf der Ebene Null und die Besucher, die durch den Subway kommen. Unabdingbar für einen fairen Interessenausgleich ist es, dass die aufwärts fahrende Rolltreppe in Gehrichtung auf der rechten Seite, nach Süden verlegt und die Gebäudekante des gegenüber neu zu errichtenden Gebäudes an der Ecke zur Bahnhofstraße deutlich zurück genommen wird (...). Sofern insbesondere hinsichtlich der Anbindung des Subways unserer Vorstellung Rechnung getragen wird, würden wir eine Bündelung der Passantenströme an diesem neuen City-Tor zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon zu errichtenden neuen MAB-Gebäude bevorzugen. Auch im Hinblick auf die Passantenströme müsste die gegenüber liegende Gebäudekante Richtung Bahnhofstraße auf das ursprüngliche Maß zurückgenommen werden. Diese Lösung würde beim Verlassen des Subways eine großzügige Anmutung eines Platzes entstehen	dadurch ausgeschlossen, dass die öffentlichen Gassen durch die Sedelhöfe an sechs Stellen an die angrenzenden Stadtfelder anknüpfen und Passanten selbstverständlich und bruchlos von den neuen und in die bestehenden Einkaufslagen übergeleitet werden. In dieser Hinsicht unterscheiden sich die Sedelhöfe nicht von anderen Nebenlagen im Umfeld der Achse Bahnhofstraße/ Hirschstraße. Die Stadt Plant zudem eine weitere Rolltreppe am südlichen Rand der Unterführung, so dass auch hier ein Ausgleich geschaffen wird. Der Einwender betrachtet zudem lediglich die Beucherströme von West nach Ost; in um gekehrter Bewegungsrichtung stellt sich die Situation mit umgekehrten Vorzeichen dar. Der Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibt sehr wohl erhalten. Die weiter nach Osten gerückte Treppenanlage wird den Blickwinkel in Richtung Bahnhofstraße deutlich aufweiten – eine wesentliche Verbesserung gegenüber der hinter das Gebäude Bahnhofplatz 7 zurücksversetzten Treppenanlage im Bestand! Die geplante zusätzliche Rolltreppe an der Südseite des Treppenaufgangs wir die Situation noch weiter verbessern. Die geplante Treppenanlage öffnet sich großzügig zur Bahnhofstraße und schwenkt der Bewegungsrichtung folgend nach Südosten aus. Eine zusätzliche Rolltreppe entlang dieser abgewinkelten Südseite ist technisch nicht ohne Weiteres realisierbar. Die Stadt befindet sich aber mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in konstruktiven Verhandlungen mit dem Ziel, den Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern. Hier kann die bereits erwähnte, zusätzliche Rolltreppe realisiert werden. Der öffentliche Freiraum am oberen Ende des Treppenaufgangs hat an der engsten Stelle immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-
---	---

lassen, von dem sich die Fußgänger besser verteilen können und der dem Anspruch eines attraktiven Zugangs zu den Sedelhöfen und zur Innenstadt gerecht wird. Dieser Vorschlag muss weiter untersucht und ausgearbeitet werden. Die dafür notwendige Zeit sollte zur Verfügung stehen, nachdem sich die MAB für die von den Stadträten in der Vergabesitzung im April 2012 gewünschten Änderung gut 12 Monate Zeit gelassen hat, um eine minimale Verbesserung zu präsentieren. Es geht hier um eine Entscheidung, die für Jahrzehnte den Zugang in die Ulmer Innenstadt prägen wird. (...)“ <u>Anlage B, Schreiben vom 20. September 2013</u> „(...)“ Der Ulmer Handel begrüßt nach wie vor das Projekt Sedelhöfe, weil er darin eine Steigerung der Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm sieht. Auch die Stadtverwaltung hat die Zeit genutzt, um unsere Vorschläge zu prüfen und teilweise in die Pläne zu übernehmen. Aktuelle, neue Sachverhalte, wie juristische Probleme und Ablehnung der Vorschläge von Seiten des Investors erschweren jedoch eine Lösung – ganz zu schweigen von der in völlige Ferne gerückten „Jahrhundertlösung“ (ebenerdiger Zugang von der Ebene -1 in die Bahnhofstraße), die Ulm gut zu Gesicht gestanden hätte und enorme positive Effekte versprach. Wir haben uns noch einmal intensiv mit der neuen Sachlage auseinandergesetzt und möchten Ihnen in aller Kürze unsere Position zusammenfassen: Durch die neue Entwicklung besteht wieder die Chance, die Eingangssituation der Stadt für die nächsten Jahrzehnte („Jahrhundertlösung“) entscheidend zu verbessern. Eine im Krisenmanagement unter Zeit- und Kostendruck gefundene Lösung kann immer nur eine Notlösung sein. Die Handel- und Gewerbetreibenden in der Ulmer City und besonders die betroffenen Anlieger der Bahnhofstraße, sind bereit, auch einen Zeitverzug in Kauf zu nehmen, wenn dadurch eine Lösung gefunden werden kann, die der Bedeutung des Stadteinganges einer wirtschaftstarken und bundesweit beachteten Stadt wie Ulm gerecht wird. Dies bedeutet insbesondere auch, dass wir auch einen	typischen Querschnitten. Eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß wird in diesem neuen städtebaulichen Kontext abgelehnt. Der Vorschlag „City-Tor“ wurde intensiv diskutiert sowie auf seine technische Machbarkeit bzw. auf die städtebaulichen Auswirkungen geprüft. Dazu wurden verkehrstechnische Stellungnahmen eingeholt und städtebauliche Szenarien entwickelt. In Abwägung der Fakten und Argumente hat sich der Vorschlag aus den genannten Gründen als nachteilig erwiesen und wird daher abgelehnt. Die vorliegende Planung ist weder unter besonderem Zeitdruck noch unter Kostendruck entstanden sondern vielmehr das Ergebnis eines umfangreichen EU-Vergabeverfahrens. Diesen Verfahren ging ein intensiver Diskussionsprozess voraus, in dem die städtebaulichen Ziele erarbeitet und schließlich vom Gemeinderat beschlossen wurden. Diese Ziele wurden in einem Pflichtenheft fixiert und den anschließenden Verfahren zugrunde gelegt. Im Zuge der Verfahren wurde mit MAB ein Partner gefunden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage mit offenen Gassen zu erfüllen.
--	--

Wechsel des Investors akzeptieren würden, wenn dadurch die Chance auf nachhaltig zukunftsfähige Konzepte eines Investors mit langfristigen Zielen in Ulm möglich wäre. Unsere Eckpunkte: • Zugang zur Stadt: Besucher sollten die Innenstadt nicht zufällig oder über Umwege finden. • Städtebauliche urbane Großzügigkeit • Eigentum: wichtiger öffentlicher Raum muss im Eigentum der öffentlichen Hand bleiben. • Eine Sichtachse zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte gegeben sein. Wir wollen mit diesem Schreiben unsere Bereitschaft zur Mitarbeit an einem optimalen Gesamtkonzept – inklusive der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerungen – deutlich artikulieren. (...)	(Wiederholung der Argumente; Stellungnahme siehe oben)
<u>Einwender 19, Schreiben vom 22.11.2013</u> (Anlage 5.19) Der Einwender vertritt die Interessen eines Geschäftshauses an der Bahnhofstraße und nimmt folgendermaßen Stellung: „(...)“ Sachverhalt 1. Die Stadt Ulm verfolgt das Ziel, die Innenstadt von Ulm durch die Errichtung eines Einkaufsquartiers in den „Sedelhöfen“ aufzuwerten. Hierzu erwarb sie von den bisherigen Eigentümern die zur Durchführung des Projekts „Sedelhöfe“ erforderlichen Grundstücke und führte ein europaweites Vergabeverfahren durch. Aus dem Vergabeverfahren ging die Fa. MAB (...) zusammen mit dem Architekturbüro „Grüntuch Ernst Architekten“ als Siegerin hervor. Im April 2012 vergab die Stadt das Projekt an die Sieger des Vergabeverfahrens und schloss mit der MAB GmbH einen Projektvertrag. Der Inhalt des Projektvertrages ist nicht veröffentlicht. 2. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 19.Dezember 2012 erklärte die Stadt Ulm das Areal „Sedelhöfe“ förmlich zum "Sanierungsgebiet Sedelhofviertel". In der Sitzung des Fachbereichsausschusses „Stadtentwicklung, Bau und Umwelt“ am 25.Juni.2013 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ beschlossen. 3. Dem Aufstellungsbeschluss des	Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen. Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplans „Sedelhöfe“ liegt der Bebauungsplanentwurf des Büros für Stadtplanung Zint vom 10.Mai 2013 zugrunde. Dieser Entwurf sieht hinsichtlich der Erschließung der „Sedelhöfe“ aus der Richtung Bahnhof/Busbahnhof vor, dass der nördliche Fußgängerüberweg direkt in die „Sedelhöfe“ führt. Auf der Ebene -1 werden die Passantenströme ebenfalls in die Sedelhöfe gelenkt. Schließlich ist auch die Rolltreppe zwischen der Ebene -1 und der Ebene 0 so ausgerichtet, dass die Passanten in die Sedelhöfe geleitet werden. Im Gegensatz zur Ausrichtung der derzeit bestehenden Rolltreppe lässt die geplante Ausrichtung der neuen Rolltreppe keinen Einblick in die Bahnhofstraße mehr zu.	Diese Interpretation der vorliegenden Planung wird nicht geteilt. Der östliche Aufgang/ Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Verteilerfläche vor der Treppenanlage weitet sich nach Norden und nach Süden gleichermaßen auf. Die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße bleibt sehr wohl weiterhin bestehen. Die Stadt plant zudem, am südlichen Rand des Treppenaufgangs eine weitere Rolltreppe anzubieten. Sie steht dazu mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in konstruktiven Verhandlungen. Diese Treppe ist nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen worden.
4. Der Passantenstrom aus der Richtung Bahnhof/Busbahnhof ist der größte Frequenzbringer für die Ulmer Innenstadt. Dies gilt insbesondere für die Bahnhofstraße. Erste fachmännische Einschätzungen lassen erwarten, dass sich durch die im Bebauungsplan „Sedelhöfe“ geplante Erschließung die Frequenz in der Bahnhofstraße um deutlich mehr als 50% vermindern wird. Dies wird sich erheblich auf die Umsätze der in der Bahnhofstraße angesiedelten Einzelhandelsgeschäfte auswirken. Diese Konsequenzen wurden im Rahmen des bisherigen Verfahrens über die Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ gegenüber der Stadt bereits von verschiedenen Seiten, insbesondere seitens der IHK Ulm, aufgezeigt und Lösungsansätze für eine teilweise Vermeidung dieser Konsequenzen vorgeschlagen. Wir haben unserer Mandantin darüber hinaus empfohlen, die bisherigen Einschätzungen durch einen Sachverständigengutachten zu belegen und zu konkretisieren. Ein solches Gutachten wird erforderlichenfalls im weiteren Verfahren vorgelegt werden.	Die Spekulationen über einen Frequenzrückgang in der Bahnhofstraße entbehren einer nachvollziehbaren Grundlage. Mit dem Projekt Sedelhöfe beabsichtigt die Stadt gerade eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto und damit eine Steigerung der Besucherfrequenz. Die Zielgruppen-orientierte Standortanalyse, die die Stadt und die IHK Ulm im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben haben, kommt bei einer entsprechenden Sortimentsausrichtung der Sedelhöfe auf ein Neukundenpotenzial von ca. 280 000 Menschen. Im Hinblick auf die gutachterliche Untersuchung und die zu erwartende Anzahl der Neukunden geht die Stadt nicht davon aus, dass eine Beeinträchtigung der Bahnhofstraße stattfinden wird. Das Neuartige am Konzept des Einkaufszentrums Sedelhöfe ist seine offene, in den Stadtkörper integrierte Struktur. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr bruchlos in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Haupteerschließungsgasse der Sedelhöfe schließt im Westen unmittelbar, im Osten mittelbar an die Bahnhofstraße an. Passanten werden sich ganz selbstverständlich zwischen der bestehenden Einkaufsmeile Bahnhofstraße und den in zweiter Reihe liegenden Sedelhöfen bewegen.
5. (...) Rechtsausführungen 1. Würde der Bebauungsplan in dem Stand, der derzeit vorliegt, beschlossen, verstieße er gegen das Abwägungsgebot. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfordert die gerechte Abwägung der öffentlichen und	Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem

privaten Belange gegeneinander und untereinander, § 1 Abs. 7 BauGB. Bei der Durchführung dieser Abwägung hat die Stadt Ulm einen breiten Ermessensspielraum. Gleichwohl kann die Durchführung dieser Abwägung nach Rechtsprechung des BVerwG in zweierlei Hinsicht überprüft werden, vgl. BVerwG-Urt. 4 C 50/72 v. 5.7.1974, BVerwGE 45, 309: Zum einen kann die Abwägung daraufhin überprüft werden, ob eine solche überhaupt stattgefunden hat (Überprüfung des sog. Abwägungsausfalls bzw. Überprüfung eines sog. Abwägungsausfalls bzw. Überprüfung der Einhaltung des Gebots der Abwägungsbereitschaft). Zum anderen kann die Abwägung daraufhin überprüft werden, ob in die Abwägung „an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge eingestellt werden musste, ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt worden ist und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange in einer Weise vorgenommen worden ist, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht, vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. 3 S 1259/05 v. 30.1.2006, ZfBR 2006, 584). Aus dem derzeit vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ ergibt sich, dass die Belange der in der Bahnhofstraße ansässigen Einzelhandelsunternehmen jedenfalls noch nicht berücksichtigt wurden, obwohl sie bereits gegenüber der Stadt Ulm vorgetragen worden sind. Der Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ ist seit Mai 2013 unverändert.	Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bebauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Die formale Frist für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung war vom 04.11.2013 bis zum 22.11.2013. Grundlage für diese förmliche, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist stets der Projektstand zum Zeitpunkt des Beschlusses im Fachbereichsausschuss. Alle eingegangenen Einwände und Anregungen zum Verfahren, also auch solche Einwände, die außerhalb der genannten Frist eingegangen sind, werden dem Fachbereichsausschuss des Gemeinderats zur Abwägung und Entscheidung vorgelegt. Dieser Vorgang wiederholt sich nach der öffentlichen Auslegung. Der Vorwurf des Abwägungsausfalls ist also unbegründet. Die Belange der Einzelhandelsunternehmen an der Bahnhofstraße wurden von Beginn an in die Entscheidungsfindung aufgenommen. U.a. ist der seitens der Stadt vorgelegte Stufenplan zur Verbesserung des Stadtzugangs (s. Stellungnahme zu Einwender 1) das Resultat dieser Debatte: • Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die vorliegende Planung ist aus o.g. genannten Gründen durchaus dazu geeignet, öffentliche und private Belange bzw. private Belange untereinander in angemessener Weise auszugleichen. Im Übrigen liegt es im Wesen des Abwägungsprozesses, dass nicht alle vorgebrachten Ansprüche umgesetzt
--	--

2. Die Einhaltung des Abwägungsgebots führt rechtlich auch zwingend zu einer Änderung des Bebauungsplans und zwar dergestalt, dass die Erschließung aus der Richtung Bahnhof/ Busbahnhof Ulm in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen ist, so dass der Passantenstrom zumindest gleichmäßig in die „Sedelhöfe“ und in die Bahnhofstraße gelenkt wird. Dabei wird nicht verkannt, dass ein durch einen Bebauungsplan bewirktes Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben im Regelfall keine Beeinträchtigung abwägungsrelevanter Belange begründet und Wettbewerbsinteressen durch das Bauplanungsrecht nicht geschützt werden. Andererseits ist im Rahmen der Abwägung die Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts im Sinne des allgemeinen öffentlichen Interesses zu beachten, vgl. dazu kürzlich OVG Koblenz, Urt. 8 C 11257/12.OVG v. 28.05.2013, NJW-Spezial 2013, 460. Dem wird der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ in zweierlei Weise nicht gerecht. Zum einen bevorzugt der Entwurf im Hinblick auf die Erschließung aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm einseitig die Einzelhandelsbetriebe, die in den „Sedelhöfen“ angesiedelt werden sollen und lässt die Interessen der in der Bahnhofstraße angesiedelten Einzelhandelsbetriebe, die seit Jahren die Versorgung der Innenstadt Ulm mit dem vorgehaltenen Einzelhandelsangebot sicherstellen und aufrecht erhalten, völlig außer Acht. Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ führt mithin nicht nur zu einem bauplanungsrechtlichen unbedenklichen Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben, sondern dazu, dass diese Konkurrenzbetriebe nicht in Wettbewerb zu den Einzelhandelsbetrieben in der Bahnhofstraße treten müssen. Damit wird durch den Bebauungsplan der Wettbewerb zwischen den Einzelhandelsbetrieben einseitig zu Gunsten der Einzelhandelsbetriebe in den „Sedelhöfen“ entschieden. Dies ist mit der Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts nicht vereinbar. Zum anderen liegt die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof geplante Erschließung nicht im öffentlichen Interesse. Sie dient vielmehr einseitig den Partikularinteressen der Stadt als Grundstückseigentümerin der von dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ betroffenen Grundstücke sowie der MAB GmbH als Vertragspartnerin der Stadt Ulm im Rahmen des Projektvertrages. Es liegt auf der Hand, dass die derzeit aus der Richtung	werden können. Ein Verstoß gegen §1 Abs. 7 BauGB liegt nicht vor. Die Einschätzung, das Abwägungsgebot bedinge eine Planänderung, wird nicht geteilt. Bei der vorliegenden, in die Struktur des Stadtkörpers integrierten Konzeption des Einkaufszentrums geht es gerade nicht darum, Passantenströme zuzuweisen oder in eine bestimmte Richtung zu leiten. Ziel der Planung ist vielmehr eine Verschmelzung des neuen Quartiers mit den bestehenden Strukturen. Durch die enge Verknüpfung der neuen Gassen mit der Bahnhofstraße und weiteren Gassen im Umfeld gelangen Passanten selbstverständlich von der einen Einkaufslage in die andere; die Situation unterscheidet sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Nebenlagen entlang der Hauptfußgängerzone Bahnhof-/Hirschstraße. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sich sehr wesentliche Fußgängerströme in umgekehrter Richtung vom Münsterplatz aus über die Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof bewegen. In dieser Bewegungsrichtung bestehen die gleichen Bedingungen unter umgekehrten Vorzeichen. Weitere Frequenzbringer sind zudem die Parkhäuser Deutschhaus, Fischerviertel und am Rat-haus. Die Vermutung, mit dem Bebauungsplan würden einseitig Partikularinteressen zugunsten der Stadt oder eines Investors vertreten, wird zurückgewiesen. Die vorliegende Planung basiert auf dem Ergebnis einer konkurrierenden Vergabeverfahrens. Hierzu hat die Stadt Ulm umfangreiche städtebauliche Vorgaben in einem Pflichtenheft formuliert, die zuvor vom Gemeinderat der Stadt Ulm als planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen wurden. Dabei wurde eine
---	---

Busbahnhof/Bahnhof geplante Erschließung der Sedelhöfe durch die „Zuweisung“ des weit überwiegenden Teils der Passantenfrequenz zu den Sedelhöfen den Wert der dort geplanten Einzelhandelsflächen wesentlich erhöht. Die derzeitige Planung ist mithin – vereinfacht ausgedrückt - darauf ausgerichtet, den wesentlichen Teil der Passantenfrequenz aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm an die MAB GmbH zu verkaufen und der MAB GmbH zu ermöglichen, möglichst wertvolle, weil frequenzstarke, Einzelhandelsflächen an ihre Investoren weiterzugeben. Dieses aus der derzeit vorliegenden Planung deutlich hervorgehende Partikularinteresse ist mit den Aufgaben der Bauleitplanung unter keinem Gesichtspunkt zu vereinbaren. Dies führt zwingend dazu, dass die geplante Erschließung aus Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm wettbewerbsneutral auszugestalten ist. Die Erschließung ist in der Weise in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen, dass der Passanten-strom zumindest gleichmäßig in die „Sedelhöfe“ und in die Bahnhofstraße gelenkt wird d.h. die Passanten nicht bereits durch die Gestaltung der Erschließung in die eine oder die Andere Richtung gelenkt werden. Dies gilt umso mehr, als eine solche Lösung ohne weiteres möglich wäre und von verschiedenen Seiten hierfür bereits Vorschläge unterbreitet wurden.“ (...) Der derzeitige Stand des Entwurfs des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ wird von unserer Mandantin unter keinen Umständen hingenommen werden.“	städtebauliche Konzeption festgelegt. Mit mehreren Bietern wurden im Vergabeverfahren Verhandlungen über den von der Stadt Ulm gewünschten Städtebau sowie über den Projektvertrag geführt. Damit war gewährleistet, dass nur solche planerischen Konzepte zur Realisierung kommen können, die den vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Vorgaben entsprechen. Das nun vorliegende Projekt und die darauf aufbauende Bauleitplanung ist diesen städtebaulichen Zielsetzungen geschuldet und nicht etwa einem Leitsystem für Passantenströme. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität. Grundlegende Veränderungen an der Erschließungssituation im Sinne eines direkteren Zugangs vom Hauptbahnhof zur Bahnhofstraße können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt derzeit nicht zur Verfügung. Der bereits erwähnte 3-Stufen Plan legt fest, welche weiteren Verbesserungen der Situation angestrebt werden.
<u>Einwender 20, Schreiben vom 21.11.2013 (Anlage 5.20)</u> Der Einwender, ein Einzelhandelsunternehmen an der Bahnhofstraße, steht dem Projekt Sedelhöfe in Ulm positiv gegenüber. Die Attraktivität der Stadt Ulm als überregionales Einkaufszentrum werde durch dieses Projekt deutlich erhöht. „Unser Bedenken, das wir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen möchten, ist die sich abzeichnende Benachteiligung der Bahnhofstraße durch die aktuelle Planung der Wegführung vom Bahnhof kommend. Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Fußgängerunterführung wird diesem Eingang in die Ulmer City eine noch wesentlich stärkere Bedeutung zukommen. Das Ziel sollte sein, dass der Passant, aus der Unterführung kommend, einen klaren Blick auf die eigentliche Innenstadt (Bahnhofstraße)	Die Lage des Ostausgangs der Bahnhofspassage wird sich im Zuge des Sedelhöfe-Projekts nicht wesentlich verändern lassen. Der Treppenaufgang ist an seiner Südseite durch die Grundstücksgrenze des Objekts Bahnhofplatz 7 definiert, welches sich in Privateigentum befindet und trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt nicht in das Projektgebiet integriert werden konnte. Für eine axiale Anbindung der Bahnhofstraße an die Unterführung müsste aber eben jenes Grundstück einbezogen werden; dies ist auf absehbare Zeit nicht

erhält und sich dann entscheiden kann, ob er in die Sedelhöfe geht, oder direkt in die Bahnhofstraße. In der derzeit geplanten Darstellung wird die Passantenfrequenz durch Rolltreppen und Treppengestaltung zum Nachteil der Bahnhofstraße in die Sedelhöfe geleitet. (...)“	möglich. Ungeachtet dessen bleibt eine verbesserte Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof aber weiterhin ein wichtiges städtebauliches Ziel. Die Stadt hat daher in einem 3-stufigen Plan Szenarien darüber entwickelt, wie die Situation künftig schrittweise weiter verbessern werden kann, sobald sich neue Handlungsspielräume ergeben: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Doch auch mit der vorliegenden Planung findet bereits ein Interessenausgleich zwischen den künftigen Händlern in den Sedelhöfen und den bestehenden Einzelhandelsunternehmen in der Bahnhofstraße statt. Der Ausgang/ Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Verteilerfläche vor der Treppenanlage weitet sich nach Norden und nach Süden gleichermaßen auf. Die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße bleibt sehr wohl weiterhin bestehen. Zudem wird die neuartige Konzeption des Einkaufszentrums Sedelhöfe, nämlich dessen offene, in den Stadtkörper integrierte Struktur, dazu führen, dass neue und bestehende Einzelhandelslagen eng miteinander vernetzt werden und Passanten ganz selbstverständlich zwischen den Einkaufslagen hin und her wechseln können. Im Übrigen betrachtet der Einwender lediglich die Bewegungsrichtung der Passanten von
---	---

	West nach Ost. In umgekehrter Richtung stellt sich die Situation mit umgekehrten Vorzeichen dar.
<u>Einwender 21, Schreiben vom 20.11.2013</u> (Anlage 5.21) „Zu dem Bebauungsplan habe ich im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Einwendungen: 1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht gewährleistet Von einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann keine Rede sein, da spätestens bei der von der Bauverwaltung durchgeführten Podiumsdiskussion am 16.10.2013 klargestellt wurde, dass die Vertragsbedingungen mit dem Investor MAB und damit die konkrete Bauplanung, in keiner Weise geändert werden können und MAB zu Kompromissen nicht bereit ist. Jegliche Öffentlichkeitsbeteiligung wird damit sinnlos und das Verfahren hinfällig. 2. Bebauungsplan nach §13a BauGB oder vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB Der ausgelegte Bebauungsplan bezieht sich auf ein konkretes Projekt und ist bereits bis ins Kleinste detailliert, was einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zur Folge haben muss. In diesem Fall müssen sämtliche Planungskosten vom Investor übernommen werden. Warum wird hier nach §13a BauGB verfahren?	Die genannte Podiumsdiskussion war der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. Gewerbe-/ Dienstleistungsprojekte in der hier vorliegenden Größenordnung benötigen im Vorfeld abgestimmte Vorgehensweisen, die üblicherweise in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB Äußerungen und Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden können. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus

3. Überlassung öffentlicher Flächen Trotz dem zugesagten Wegerecht auf den mitverkauften und überbauten öffentlichen Plätzen und Straßen muss mit einer örtlich und zeitlich eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit (z.B. Absperrung in den Nachtstunden zur Vermeidung von Verschmutzung u.ä.) gerechnet werden, ohne dass zukünftig eine Einwirkungsmöglichkeit seitens der Stadt besteht. Zudem ist unkontrollierte Videoüberwachung o.ä. nicht auszuschließen. Beispiele hierfür gibt es andernorts genug. Weiters sind keinerlei Nachbesserungen und Optimierungen der Planung, welche sich aus der allseitigen Kritik als dringend notwendig ergeben, möglich. 4. Abgrenzung zur Innenstadt GD 157/12: „Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planung der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt.“ Entgegen einer geforderten Integration in den vorhandenen, gewachsenen Bestand der Innenstadt wird, genau gegenteilig, ein abgegrenztes Quartier mit Alleinstellungsmerkmal und Begrenzung nach allen Seiten geplant. Die notwendige Verbindung vom Bahnhof über die Bahnhofstraße zur Hirschstraße und zum Münsterplatz wird bewusst blockiert, um die erhofften Kundenströme in die Sedelhöfe zu leiten. Der in mehreren Ebenen liegende Durchgangsweg in Richtung Wengengasse und die engen, schlauchartigen Querverbindungen zur Bahnhofstraße behindern den geradlinigen Durchgang eher, als dass sie freien Blick und ungehinderten	detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Fachplanungen und -gutachten im Zusammenhang mit der Bebauungsplanaufstellung werden durch den Investor finanziert. Der Stadt entstehen keine Planungskosten. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die internen, öffentlichen Wegeführungen differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zur Verfügung. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Wie in anderen öffentlich zugänglichen Anlagen, die sich im Eigentum privater Gesellschaften befinden, etwa Bahnhöfe o.ä., ist Videoüberwachung auch im Bereich des Einkaufszentrums grundsätzlich möglich. Inwieweit seitens des Betreibers der Sedelhöfe tatsächlich Bedarf nach Videoüberwachung im öffentlichen Raum besteht, ist derzeit noch nicht geklärt. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass überwachte Bereiche gegebenenfalls kenntlich gemacht werden. Im Übrigen gelten die einschlägigen Gesetze. Dieser Interpretation der Planung wird ausdrücklich widersprochen. Bei dem Projekt Sedelhöfe handelt es sich eben nicht um eine nach außen geschlossene Anlage, sondern vielmehr um ein offenes Einkaufsquartier, welches sich sehr wohl in die vorhandene Stadtstruktur integriert. Diese grundlegende städtebauliche Zielsetzung manifestiert sich in einer ganzen Reihe von Maßnahmen: • die Anlage ist in mehrere Baukörper mit quartiersüblichen Volumina aufgegliedert und wird von einem offenen Gassensystem durchzogen; • die Erschließungswege der Sedelhöfe sind über insgesamt 6 Anschlüsse eng mit dem umgebenden Wegenetz verknüpft, zwei davon führen direkt ins Wengenviertel; • die Planung sieht eine innenstadtypische Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie,
---	---

Durchgang gewähren. Eine großstädtische Lösung sieht anders aus und erfordert breite, unverstellte Wege und freie Plätze! Eine sinnvolle Anbindung an das Sanierungsgebiet Wengenviertel fehlt völlig. 5. Verkaufsflächengröße Die geplante Gesamtverkaufsfläche von 18.000 m² entstammt Untersuchungen und Analysen, welche von der Realität inzwischen überholt worden sind. So ist das derzeit entstehende Einkaufszentrum Glacis-Galerie in Neu-Ulm bei den Betrachtungen nicht berücksichtigt und muss wenigstens zu einer geänderten Nutzungsstruktur in den Sedelhöfen führen. Eine bessere Durchmischung mit Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Geschäften verschiedener Größen und Wohnungen, zusätzlich zu Mode, Kleidung, Schuhe, ist dringend geboten, um Einseitigkeit und Austauschbarkeit zu vermeiden. (...)“	Dienstleistung/Gewerbe und Wohnen vor; • die Baukörper werden sowohl in der Höhe als auch in ihrem gestalterischen Ausdruck ihrer Lage im Quartier entsprechend differenziert. Geradlinige, breite Erschließungswege werden ganz bewusst vermieden. Diese würde der reichsstädtisch geprägten Gassenstruktur in der Ulmer Innenstadt widersprechen und darüber hinaus in Konkurrenz zur Haupterschließungsachse der Bahnhofstraße treten. Das Projekt Glacis-Galerie in Neu-Ulm ist seit vielen Jahren bekannt und selbstverständlich in die Debatte um die Gesamtverkaufsfläche der Sedelhöfe eingeflossen. Die Auswirkungsanalyse der GMA mbH Ludwigsburg nimmt darauf explizit Bezug. Zum Zeitpunkt des Gutachtens war die Glacis-Galerie bereits genehmigt. Somit war der Flächenumfang bereits bekannt, wenngleich Informationen zur Betriebsstruktur noch nicht im Einzelnen vorlagen. Das Regierungspräsidium Tübingen hat in seiner Funktion als obere Raumordnungsbehörde zuletzt im Jahr 2013 die Unbedenklichkeit der avisierten Gesamtverkaufsfläche in den Sedelhöfen bestätigt. Die Flächen für Gastronomie und Einzelhandel befinden sich vorwiegend im Untergeschoss, im Erdgeschoss sowie in 1. Obergeschoss. In den übrigen Obergeschossen werden beträchtliche Flächen für Dienstleistung/ Gewerbe und Wohnnutzung zur Verfügung gestellt. Zur Sicherstellung der Wohnnutzung wurde der Bebauungsplanentwurf insoweit geändert, als Wohnnutzung im MK 2, also in den Baufeldern an Kelter-/ und Mühlegasse, im jeweils obersten Geschoss zwingend herzustellen ist. Die geforderte Nutzungsmischung ist also gegeben.
<u>Einwender 22, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.22)</u> „(...)“ Über den Bahnhof, Busbahnhof und ÖPNV Knoten pendeln rund 30.000 Menschen täglich in die Stadt – zur Arbeit, für Dienstleistungen jeder Art, zu Schulen, Hochschulen und Ausbildungsinstituten – und auch zum Einkauf! Künftig kommen noch Individualreisende durch das neue Parkhaus mit 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder dazu. Des Weiteren können durch die Linie 2	Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.

und die neu entstehende ICE Strecke weitere Frequenzanstiege erwartet werden. All diese Menschen kommen nicht nur zum Einkaufen in die Stadt. Wir als Stadt Ulm müssen die Pendler und Bürger - auch die, die nicht einkaufen wollen - respektieren und sie nicht durch eine psychologisch geschickte Wegeführung zum Konsum verleiten. Der kürzeste Weg in die Innenstadt ist die Bahnhofstraße. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind zusammen die Schlagader der Stadt Ulm, die mit ihren Frequenzen dafür sorgen, dass Ulm in Baden-Württemberg die Nummer 2 hinter Stuttgart ist. Deutschlandweit war Ulm 2011 bei allen Städten Deutschlands auf Platz 14 der Frequenzmessung und bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 sogar mit Abstand auf Platz eins. Ulm muss sich seine Neutralität in Bezug auf das Handelsangebot erhalten und sich nicht durch geschickte, verkaufpsychologische Wegeführung von einem (heute noch unbekannten) Betreiber abhängig machen, dessen Angebotsqualität unbekannt ist. Das Projekt Bahnhofsvorplatz und Sedelhöfe wird zu Recht als Jahrhundertchance gesehen. Es soll das neue Eingangstor der Stadt werden und dazu gehört auch eine optimale Wegeführung. Wir haben dazu diese 3 Forderungen: - Die öffentlichen Flächen von der Passage zur Bahnhofstraße müssen im Eigentum der Bürgerschaft (der Stadt Ulm) verbleiben. Nur so kann auf Dauer das allgemeine Interesse aller Menschen garantiert werden, die Stadt individuell auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Dienstbarkeiten, Wege- und Gehrechte auf allen Ebenen und sonstige Rechtskonstrukte können dieses Interesse nicht gewährleisten. Für künftige neue Erkenntnisse müssen wir uns Änderungen in der Wegeführung vorbehalten können. Für den Eingang in die Ulmer Innenstadt soll ein großzügiger Platz geschaffen werden und keine „Kleinlösung“ mit einem engen Zugang in die Bahnhofstraße.	Die vorliegende Planung ist zuallererst städtebaulichen Überlegungen geschuldet und nicht etwa einer verkaufpsychologischen Wegeführung. Die Lage der inneren Erschließungsgassen, deren Proportion, räumliche Differenzierung sowie deren Anbindung an die umgebenden Stadtfelder sind darauf ausgerichtet, den Stadtkörper im Bereich der nordwestlichen Innenstadt behutsam zu ergänzen und die bis dahin bestehenden, unwirtschaftlichen Straßenräume der Nachkriegszeit zu ersetzen. Im Übrigen liegt sehr wohl auch im Interesse der Stadt, dass die Sedelhöfe gut frequentiert werden und mit einer hohen Angebotsqualität zur angestrebten Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm beitragen können. Eine enge Verknüpfung der Sedelhöfe mit den bestehenden Handelslagen ist dabei in gegenseitigem Interesse. Dies ist in der vorliegenden Planung durch eine offene Gassenstruktur mit insgesamt 6 Anknüpfungspunkten an das bestehende Erschließungsnetz gewährleistet. Die Sonderstellung der Bahnhof-/Hirschstraße als Haupteerschließungsachse in der westlichen Innenstadt bleibt hiervon unberührt. In Hinblick auf die gutachterlichen Untersuchungen und die zu erwartende Zahl an Neukunden wird davon ausgegangen, dass daraus keine Beeinträchtigung dieser Achse resultiert. Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Ein großzügiger Platz am Eingang der Sedelhöfe, wie vorgeschlagen, wäre
---	---

- Ein barrierefreier Zugang zur Passage von der Bahnhofstraße aus. Nicht über Rolltreppen, sondern über ein entsprechend längeres Laufband mit in der Bahnhofstraße endendem Ausgang. (Laufbänder sind weniger störungsanfällig! Die Rolltreppen haben in den letzten 30 Jahren zu vielfachem Unmut geführt!). Ähnlich zu der ursprünglich von der Verwaltung präsentierten Idee (Runder Tisch vom 17.1.2012), den Bahnhof durch Passage aus der Bahnhofstraße auf der Ebene -1 ohne Hindernisse zu erreichen. Dieser Vorschlag trug zu unserer positiven Gesamteinstellung maßgeblich bei. Wir wollen kein „Trepp auf – Trepp ab“! - Dazu ist es notwendig, die Bebauung gegenüber den derzeitigen Rolltreppen zugunsten eines breiteren öffentlichen Durchgangs (Zugang sowohl über Ebene minus 1 als auch über Ebene 0) zurückzunehmen. Der Wegfall der 500 Parkplätze in der Sedelhofgarage hat für viele Gewerbetreibende (Händler, Dienstleister und Gastronomen) zu schmerzhaften Einbußen geführt und es ist wichtig, dass dieser Missstand schnell korrigiert wird. Aber es ist noch wichtiger, dass die Zukunft optimal gestaltet wird. Der Ankauf der Grundstücksflächen hatte ein Ziel: Die Planungshoheit im Gebiet und die städtischen, öffentlichen Interessen bestmöglich gegenüber den Investoren zu vertreten. Dies rechtfertigt den teuren Kauf, da mit dem gesetzlichen Planungs- und Vorkaufsrecht zu wenig wirksame Werkzeuge vorhanden seien,	stadtstrukturell falsch. Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre. Ein barrierefreier Zugang zur Passage wird über Aufzüge gewährleistet. Ein Laufband in axialer Verlängerung der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage ist nicht realisierbar, da sich das Grundstück Bahnhofplatz 7, welches diese Achsbeziehung unterbricht, in Privateigentum befindet und auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung steht. Im Übrigen bedarf ein Laufband ungleich flacherer Neigungswinkel als eine Rolltreppe und damit einer wesentlich längeren Strecke zur Überwindung der Höhendifferenz. Dies hätte zur Folge, dass ein beträchtlicher Abschnitt ausgehend vom Bahnhofplatz weit in die Bahnhofstraße hinein durch einen Grabenbauwerk geteilt würde; die Bahnhofstraße könnte in diesem Abschnitt nicht gequert werden. Die Breite des Durchgangs vom Ausgang der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße entspricht den in der Innenstadt üblichen Gassenbreiten. Eine Aufweitung würde der hierarchischen Ordnung zwischen der übergeordneten Bahnhofstraße und den daran anschließenden, untergeordneten Nebengassen widersprechen. Das Areal der Sedelhöfe, und damit auch die Sedelhofgarage, wurde frühzeitig geräumt, um die Projektumsetzung inklusive der neuen Tiefgarage zügig voranzubringen. Sobald die Stellplätze in der künftigen Sedelhofgarage und dem geplanten Parkhaus unter dem Bahnhofplatz zur Verfügung stehen, wird sich die Parkplatzsituation wesentlich entspannen. Zwischenzeitliche witterungsbedingte Unterbrechungen bei der Räumung wurden zugunsten der Händlerschaft genutzt, indem das Baufeld provisorisch als Parkplatzfläche instand gesetzt wurde. Das Einkaufszentrum Sedelhöfe unterscheidet sich fundamental von gängigen Center-Konzepten und ist deutschlandweit Vorreiter. Ohne die aktive Rolle der Stadt als Eigentümerin der Grundstücke wäre ein in die
---	--

um gestalterischen Einfluss auszuüben. Diese Strategie wurde dem Gemeinderat präsentiert, der sein Plazet dazu gab. Leider ist genau das Gegenteil eingetreten: Die Stadt hat sich dem Investor in Bezug auf Planung und Wegeführung ausgeliefert. Der Investor entscheidet, was geht - oder besser was nicht geht. Wo ist die Planungshoheit? Wo werden die öffentliche Interessen vertreten? Wir haben jetzt die Chance, ein Jahrhundertprojekt auf die Schiene zu setzen. Nützen wir sie. Lassen Sie und nach einer gemeinsamen Lösung für eine beständige städtebauliche Lösung suchen, die Ulm noch attraktiver macht. Wir fordern eine faire Verteilung der Frequenzen in die Bahnhofstraße und die Sedelhöfe.“	Stadtstruktur integriertes, gemischt genutztes Projekt aus differenzierten Einzelbaukörpern mit offenen und engmaschig verknüpften Erschließungsgassen nicht durchsetzbar gewesen. Der detaillierte Projektvertrag und das darauf aufbauende Projekt sind Ergebnis dieser starken Verhandlungsposition. Der derzeit vorliegende Planungsstand erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt. Über die privatrechtliche Einflussnahme seitens der Stadt in ihrer Rolle als Eigentümerin der Grundstücke hinaus obliegt ihr die öffentlich-rechtliche Planungshoheit. Diese wird im laufenden Bebauungsplanverfahren ausgeübt und ist in keiner Weise durch die Zusammenarbeit mit einem Investor beschnitten. Das vorliegende Projekt basiert auf dezidierten städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa auf der Verteilung von Frequenzen. Mit dem Ziel der Durchlässigkeit und engmaschigen Verknüpfung wurde aber bereits ein fairer Ausgleich zwischen den bestehenden und neuen Einzelhandelslagen in das Projekt implementiert.
<u>Einwender 23, Schreiben vom 12.12.2013 (Anlage 5.23)</u> „(...)“ Mit dem Projekt Sedelhöfe verbindet die Stadt Ulm die Hoffnung auf eine Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Einzelhandels, mit der Neugestaltung eines Stadtviertels und der Schaffung einer verbesserten Eingangssituation vom Bahnhof/ÖPNV in die Innenstadt. Neue Verkaufsflächen: In den Sedelhöfen werden 18.000 m² neue Verkaufsflächen entstehen, die Platz für sinnvolle Ergänzungen zum Handels-Bestand der Ulmer Innenstadt bieten sollen. Hierfür wurden im Vorfeld der Ausschreibung der Sedelhöfe Untersuchungen gemacht und konkrete Empfehlungen ausgesprochen – in einvernehmlicher Zusammenarbeit der Stadt Ulm mit der Wirtschaft. Die Erreichung dieses Ziels kann nach heutigem Stand nicht beurteilt werden, da der Investor MAB 1,5 Jahre nach Verkündung des Zuschlags im Investorenwettbewerb noch immer kein Mieterkonzept/Vermietungsstand kommuniziert hat. Durch die Abwicklung des Investors MAB ist das ursprünglich langfristig orientierte Betreiber- und Vermietungskonzept nicht mehr gegeben. Wir empfehlen der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat, sich frühzeitig und	Rechtsgrundlage für die Projektentwicklung ist der sogenannte Projektvertrag, Vertragspartner der Stadt ist die Fa. MAB. Im Falle einer Abwicklung der Fa. MAB nach Vertragsabschluss hätte der Projektvertrag selbstverständlich auch für die Rechtsnachfolger bindende Wirkung. Die im Vertrag verankerten Ziele in Bezug auf Art, Umfang und Durchmischung der Nutzungen sind somit unabhängig vom letztendlichen Eigentümer/Betreiber der Sedelhöfe dauerhaft gesichert. Das verbindliche Vertragsclosing kann erst nach Abschluss des öffentlich-rechtlichen Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Erst auf der Grundlage eines rechtssicheren Bebauungsplans kann die Größe und der Zuschnitt der verschiedenen Einzelhandelsflächen fixiert werden. Folglich kann auch der Investor mit potentiellen

regelmäßig über den konkreten Stand der Vermietung/ Vorvermietung durch den Investor informieren zu lassen und auf die Einhaltung der formulierten Empfehlungen zu achten. (...) Eingangssituation/Passantenfrequenz: Mit den Sedelhöfen soll eine bessere Eingangssituation zur Innenstadt entstehen. Ausschreibungsvorgabe war eine neue Passage zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße mit ebenerdiger, komfortabler und großzügiger Verbindung. Der Runde Tisch zur Bürgerbeteiligung Citybahnhof hat klar formuliert, dass auch zukünftig der Hauptstrom der Passanten in die Bahnhofstraße geleitet werden soll. Nach dem Abrücken von einer neuen Passage stellt die Stadt Ulm selber die Forderung auf, dass die neue Aufteilung der Fußgängerströme vom Bahnhof aus der bestehenden Bahnhofspassage zwischen Sedelhöfen und Bahnhofstraße eindeutig geführt, klar orientiert und intuitiv nachvollziehbar sein muss. Die Stadt Ulm fordert ebenfalls, dass eine gute Sichtbeziehung zwischen der Passage und der Fußgängerzone hergestellt werden muss. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planung der MAB wird einer Verbesserung der Eingangssituation zur Innenstadt nicht gerecht – im Gegenteil. Der Eingang zur Bahnhofstraße wird wesentlich verengt. Es besteht keine Blickbeziehung vom Rolltreppen-Ausgang der Passage in die Bahnhofstraße. Eine Blickbeziehung aus der Bahnhofstraße zum Bahnhof wird nicht geschaffen. Ein Platz zur Orientierung der Passanten ist nicht vorhanden. Die intuitive Wegeführung ist eindeutig auf die Sedelhöfe ausgerichtet. Es gibt keinen direkt erkennbaren Eingang in die Ulmer Innenstadt mehr über die Haupterschließungssachse Bahnhofstraße-Hirschstraße. Die Passanten werden durch einen Umweg in die Sedelhöfe umgeleitet – die Passantenfrequenzen verschieben sich einseitig zu Ungunsten der bestehenden Innenstadt.	Mietinteressenten derzeit lediglich Vorverträge abschließen. Die Weitergabe der Namen von Mietinteressenten durch den Investor noch bevor überhaupt eine gesicherte Rechtsgrundlage für eine Vertragsschließung vorliegt, wäre den künftigen Vertragspartnern gegenüber ein grober Vertrauensbruch und würde eine erfolgreiche Vermietung der Einzelhandelsflächen ernsthaft gefährden. Selbstverständlich wird die Stadt im weiteren Projektverlauf auf die Einhaltung des Projektvertrages und der darin verankerten Ziele bestehen. Ein zentrales Planungsziel des CityBahnhof-Projekts ist die durchgehende Wegeverbindung auf Ebene -1 ausgehend von der Schillerstraße mit Anbindung an die Bahnsteige und das Bahnhofsgabäude bis zum Eintritt in die Innenstadt. Die ursprünglich diskutierte, direkte Anbindung der oberen Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage ist im Zuge des Beteiligungsprozesses im Bürgerforum („Runder Tisch“) allerdings zugunsten einer möglichst kurzen und dabei funktionellen Passage in der bestehenden Achse verworfen worden. Desweiteren wurde im Zuge des Bürgerforums davon Abstand genommen, in der Passage eine Abzweigung zu bauen und die Hauptfußgängerströme in der Passage aufzuteilen; auch das Forum Wirtschaft und Gesellschaft hat sich explizit für eine Zusammenlegung der Zugänge zur Innenstadt und zu den Sedelhöfen ausgesprochen. Auf dieser -durch Beschluss im Fachbereichsausschuss bestätigten - Grundlage hat die Verwaltung schließlich das Ausschreibungsverfahren vorbereitet. Die im Projektvertrag mit MAB ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof - Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus. Mit der vorliegenden Planung werden die Fußgängerströme keineswegs bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Die Blickbeziehung von der geplanten Treppen-/
---	---

Die Ulmer City, IHK, große Handelshäuser, Architektenkammer und 4 Gemeinderatsfraktionen haben konkrete Verbesserungsvorschläge zur bestehenden MAB-Planung gemacht. Auch Bürgermeister Wetzig hatte die Problematik der Eingangssituation/ Passantenfrequenz erkannt – Zitat SWP 14.02.2012: „Eine Veränderung gegenüber dem MAB-Entwurf, der vom Berliner Büro Grüntuch Ernst Architekten stammt, wird sich auf jeden Fall ergeben: Die Bahnhofoberführung soll so gestaltet werden, dass die Fußgängerströme keinesfalls von der Bahnhofstraße weg – und ausschließlich Richtung Sedelhöfe geleitet werden (...). Daran arbeiten wir. Ich habe großes Verständnis für die Sorgen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße.“ Seit dieser Presseerklärung ist es zu keinen nennenswerten Veränderungen an den Plänen gekommen. Dennoch kann Herr Wetzig heute die Sorgen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der gesamten Innenstadt nicht mehr verstehen – in öffentlichen Äußerungen gibt er zu erkennen, dass er in der MAB-Planung keine Wegleitung der Passantenströme von der Bahnhofstraße erkennen kann. Die Meinung der Stadtverwaltung steht gegen die Meinung der Ulmer City, IHK, großer Handelshäuser und der Architektenkammer. Wir empfehlen der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ein Fachgutachten gemeinsam mit der Wirtschaft in Auftrag zu geben, das die MAB-Planung in Bezug auf die Passantenströme analysiert und Empfehlungen für eine faire Verteilung der Frequenzen ausspricht. Dieses Gutachten sollte zu gleichen Teilen von der Stadt Ulm und der Wirtschaft finanziert werden, um größtmögliche Akzeptanz	Aufzuganlage am Ausgang der Bahnhofpassage in die Bahnhofstraße ist weiterhin gegeben. Im Übrigen basiert das vorliegende Projekt auf dezidierten städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa auf der Verteilung von Passantenfrequenzen. Mit dem Ziel der Durchlässigkeit und engmaschigen Verknüpfung wurde aber bereits ein fairer Ausgleich zwischen den bestehenden und neuen Einzelhandelslagen in das Projekt implementiert. Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat sehr wohl auf die Intervention seitens der genannten Interessenvertreter reagiert, indem sie aktuelle und künftige Entwicklungsmöglichkeiten unter den gegebenen Bedingungen ausgelotet und in ein Handlungskonzept überführt hat. Ein 3-Stufen-Plan zeigt, wie schrittweise weitere Verbesserungen erzielt werden können: • Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe vorzusehen.. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes System im Sinne konventioneller Einkaufszentren. Das Projekt zeichnet sich vielmehr durch eine offene Struktur und vielfältige Verknüpfungen mit den umliegenden Stadtfeldern aus. Die Sedelhöfe werden damit ein integrierter Bestandteil der City. In Anbetracht dieser vielfältigen
---	---

und Neutralität sicher zu stellen. Desweiteren empfehlen wir der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat, den vorliegenden Vorschlag City-Tor von Ulmer City, IHK und großen Handelshäusern zur Grundlage des Bebauungsplans für die Sedelhöfe zu machen. Wir empfehlen der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat, die Grundstücke im Bereich der Hapterschließung der Ulmer Innenstadt zwischen Bahnhofspassage und Bahnhofstraße im Eigentum zu behalten. Eine mit dem Investor auch für dessen Rechtsnachfolger zu treffende verbindliche Vereinbarung, die der Stadt Ulm für diesen räumlichen Bereich in Zukunft weiterhin Planungs- und Gestaltungsfreiheit lässt, kann Eigentumsrechte nicht ersetzen. (...)"	Beziehungen und einer Gemengelage aus Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehren wäre ein Gutachten über die voraussichtlichen Wege der Passanten hoch spekulativ. Der unter dem Namen „City-Tor“ diskutierte Änderungsvorschlag wird sowohl aus funktionalen als auch aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt: • Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg im Bereich des vorgeschlagenen „City-Tors“ ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und wurde deshalb verworfen. Ein großzügiger Platz am Eingang der Sedelhöfe, wie vorgeschlagen, wäre zudem stadtstrukturell falsch. Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre. Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein
--	--

	aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Das Gelände wird komplett unterbaut. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Die Entwicklungsziele aus dem genannten Stufenplan bleiben durch den Verkauf des Projektgrundstücks unberührt.
<u>Einwender 24, Schreiben vom 12.12.2013 (Anlage 5.24)</u>	
Gleichlautend wie Einwender 23	Siehe Abwägung zu Einwender Nr. 23

5.2 Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- Deutsche Telekom
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU)
- Fernwärme Ulm GmbH (FUG)
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie und Handelskammer
- Landratsamt Alb-Donau-Kreis – Kreisgesundheit
- Polizeidirektion Ulm
- Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 26 Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 21 Raumordnung
- Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege (Grabungen)
- Regierungspräsidium Tübingen – Abt. Umwelt, Ref. 53/1 – Landesbetrieb Gewässer
- Regierungspräsidium Freiburg - Landesamt für Geologie und Bergbau
- Regionalverband Donau – Iller
- SWU Ulm/Neu-Ulm Energie GmbH
- SUB/ V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<u>Deutsche Telekom</u> <u>Schreiben vom 06.11.2013 (Anlage 6.1)</u> „(...)“ Unsere Stellungnahme vom 29.10.2012 gilt unverändert weiter. Im Zuge der Planung weisen wir nochmals darauf hin, dass sich im öffentlichen Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße/Olgastraße und Bebauung ein Kabelkanal mit 40 Rohranlagen befindet. Dieser befindet sich im öffentlichen Bereich. Sollten hierfür Umliegungen oder Änderungen notwendig sein, sind die Kosten vom Verursacher zu tragen.“	Die Stellungnahme der Deutschen Telekom wird zur Berücksichtigung bei der Ausführungsplanung an den Vorhabenträger weitergeleitet.
<u>Handwerkskammer Ulm</u> <u>Schreiben vom 26.11.2013 (Anlage 6.2)</u> „(...)“ Diesen für die Ulmer Handels- und Gewerbebetriebe so wichtigen Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren durchzuführen, ist wohl rechtlich durchaus möglich, wird der Brisanz der Sachlage aber nicht gerecht. Selbstverständlich begrüßen wir vom Grundsatz die Neuordnung und Bebauung dieses Standorts und die damit verbundene Aufwertung der Ulmer Innenstadt mit ihrem Handel und Gewerbe. (...)“ Die vorliegenden Projektskizzen zur Gestaltung des Bereichs Bahnhofstraße / Bahnhofgasse / Sedelhofgasse sind aus unserer Sicht nach wie vor nicht optimal, um die Besucherströme gleichbedeutend in die Bahnhofstraße oder das „Einkaufszentrum Sedelhöfe“ zu führen. Das Gebäude Bahnhofstraße 7 verhindert eine bestmögliche Gestaltung. Deshalb muss nach wie vor das erste Ziel der Stadt sein, hier eine einvernehmliche Lösung mit den Eigentümern zu finden. Solange dieses Gebäude besteht, kann die Bebauung direkt gegenüber als Eingangspforte in die Bahnhofstraße nicht wie geplant realisiert werden. Der Eingangsbereich ist zu schmal; eine stärkere Abschrägung des geplanten neuen Gebäudes hin zum Bestand ist zwingend, um hier ausreichend Platz für Fußgänger und Kunden, die auch die Bahnhofstraße direkt erreichen wollen, zu schaffen. Die Schaffung eines freien offenen Bereiches an dieser Stelle – Platz zur fairen Lenkung der Besucherströme in alle Bereiche, ob Einkaufszentrum, Bahnhofstraße oder zum	Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die darin eröffnete Möglichkeit eines beschleunigten Verfahrens wird jedoch nicht angewandt. Im vorliegenden Verfahren werden also alle Verfahrensschritte des klassischen Verfahrens (Aufstellungsbeschluss und frühzeitige Öffentlichkeits-/TOB-Beteiligung, Auslegungsbeschluss und öffentliche Auslegung sowie Satzungsbeschluss) durchgeführt. Die Stadt ist seit geraumer Zeit in intensiven Verhandlungen mit den Eigentümern bzw. mit den Erbbauberechtigten des Objekts Bahnhofplatz 7; diese sind bislang erfolglos geblieben. Ungeachtet dessen bleibt es ein vornehmliches städtebauliches Ziel, dieses Schlüsselgrundstück in die Gesamtplanung zu integrieren. Die Stadtplanung hat bereits verschiedene Szenarien entwickelt, wie die Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof weiter verbessert werden kann, sobald sich die Möglichkeit zur Neuentwicklung des Grundstückes Bahnhofplatz 7 ergibt. Die vorliegende Planung der Sedelhöfe ist mit diesem übergeordneten Planungsziel kompatibel und steht der zukünftigen Entwicklung in keiner Weise entgegen. Die Freiflächen vor dem östlichen Ausgang aus der Bahnhofspassage entsprechen den üblichen Gassenbreiten in der Ulmer Innenstadt. Eine platzartige Aufweitung in diesem Bereich wäre strukturell falsch; ein solcher Platz würde die

ÖPNV und Bahnhof - sollte das Ziel sein. (...)"	stadträumliche Vorrangstellung der Bahnhofstraße bzw. der Bahnhofplatzes und damit die Hierarchisierung der Stadträume konterkarieren. Eine einseitige Lenkung der Besucherströme ist nicht zu befürchten, da das Projekt Sedelhöfe aufs Engste mit den umliegenden Gassen/Straßen verknüpft ist und die Besucher damit selbstverständlich zwischen den bestehenden und neuen Einzelhandelslagen pendeln können.
<u>Industrie- und Handelskammer Ulm</u> <u>Schreiben vom 13.12.2013 (Anlage 6.3)</u> „Die IHK Ulm als Trägerin öffentlicher Belange gibt zum Bebauungsplan Sedelhöfe folgende Stellungnahme ab, die vom Einzelhandelsausschuss vorbereitet und von der Vollversammlung einstimmig verabschiedet wurde: I. Stellungnahme 1. Die Sedelhöfe mit einer geplanten Verkaufsfläche von 18.000 m² werden als Ergänzung und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ulmer City begrüßt. 2. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Sedelhöfen und der City wird eine faire Lenkung und Teilung der Passantenströme erwartet, die vom Hauptbahnhof, der SWU-Nahverkehrsdrehscheibe sowie vom Busbahnhof und dem künftigen Parkhaus mit 800 Plätzen kommen. 3. Für die Verträge mit dem Investor wird empfohlen sicherzustellen, dass die Lenkung der Passantenströme nicht durch sonstige Eingriffe in die öffentlichen Wege und Plätze, z.B. durch Möblierung, verändert werden darf. 4. Um künftige Entwicklungen steuern und gestalten zu können, wird der Stadt Ulm empfohlen, die Verträge mit dem Investor so zu gestalten, dass künftige Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Ulm bereits heute mit Wirkung auch für die Rechtsnachfolger des Investors verbindlich vereinbart werden.	Die zustimmende Grundhaltung zum Projekt „Sedelhöfe“ wird begrüßt. Das Projekt Sedelhöfe ist zuallererst ein städtebauliches Entwicklungsprojekt, welches vorrangig stadtstrukturellen und stadträumlichen Zielsetzungen folgt und nicht etwa der Lenkung von Passantenströmen. Auch unter dieser Prämisse schafft das vorliegende Projekt aber einen fairen Interessenausgleich zwischen den bestehenden Einzelhandelslagen an der Bahnhofstraße bzw. im Wengenviertel und dem neuen Einkaufsquartier Sedelhöfe, indem die einzelnen Lagen eng miteinander verknüpft werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird mit dem Investor ein ergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Darin werden Regelungen getroffen, die eine ungehinderte Nutzung der mit Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit belegten Flächen sicher stellt. Sämtliche Verträge sind selbstverständlich auch für mögliche Rechtsnachfolger bindend. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Umstände erörtert werden. Bei der vorliegenden Planung ist daher darauf zu achten, dass übergeordnete Ziele der Stadtplanung nicht behindert werden. Das Projekt Sedelhöfe ist von Beginn an eng in das Gesamtprojekt Citybahnhof eingegliedert und auf die übergeordneten

II. Begründung 1. Geschäftsgrundlage Die Absicht der Stadt Ulm, in dem Areal der Sedelhofgasse/Kelterngasse/Mühlengasse Einzelhandelsflächen in einem Umfang von 18.000 m² anzusiedeln, wurde (...) von Anfang an begrüßt und unterstützt. Das Areal liegt innerhalb des Altstadtrings und damit in der City. Des Weiteren wird die im Raumordnungsverfahren für das ECE-Projekt vom Regierungspräsidium festgelegte Handelsfläche von 18.400 m² nicht überschritten. Ulm braucht die neuen Flächen, um auch in Zukunft ein attraktiver Handelsstandort zu bleiben. Dabei gilt das Ziel: „nicht die Beliebtheit stärken, sondern das Profil formen!“ Unter Mitwirkung der Ulmer City und der IHK wurde eine Zielgruppenanalyse für Ulm sowie eine Passantenzählung an den Schnittstellen Bahnhof/ÖPNV und Innenstadt im Weihnachtsgeschäft durchgeführt. Die Zielgruppenanalyse hat ermittelt, welches Angebot in Ulm fehlt, um Doppelungen zu verhindern. Die Passantenzählung hat gezeigt, mit welchen Frequenzen schon jetzt in Spitzenzeiten zu rechnen ist. Auf Wunsch der IHK wurde außerdem ein externer Einzelhandelsberater hinzugezogen. Laut Drucksache 157/12 des Ulmer Gemeinderats „erwies sich dies im weiteren verfahren als wertvoll.“ Das dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegende Gutachten wurde (<i>mit dem Einwender</i>) abgestimmt. Geschäftsgrundlage war desweiteren das städtebauliche Konzept unter dem Stichwort „Subway“. Dieses war Grundlage der Gespräche und auch Gegenstand einer aufwändigen Bürgerbeteiligung für den „City Bahnhof Ulm“. Nach diesem Konzept soll eine durchgehende Verbindung auf der Ebene -1 von der Schillerstraße (im Westen des Bahnhofs) bis in die obere Bahnhofstraße geschaffen werden. Dabei soll die bestehende Bahnsteigunterführung eingebunden, diese durch den Hauptbahnhof bis zur bestehenden Unterführung der Friedrich-Ebert-Straße sowie der SWU-Haltestelle verlängert und diese wiederum bis in die obere Bahnhofstraße weitergeführt werden, wo sie mit einer Rampe ebenerdig auslaufen soll. Diese Konzept wurde allseits begrüßt und war Gegenstand nicht nur der Gespräche der Vertreter der innerstädtischen Wirtschaft, sondern auch Gegenstand der EU-weiten Ausschreibung der Stadt Ulm für das	Ziele abgestimmt worden Die Analyse der Marktsituation des Ulmer Einzelhandels wird geteilt. Die durchgehende Wegeverbindung auf Ebene -1 ausgehend von der Schillerstraße mit Anbindung an die Bahnsteige und das Bahnhofsgabäude bis zum Eintritt in die Innenstadt östlich des Bahnhofplatzes ist nach wie vor ein zentrales Planungsziel des CityBahnhof-Projekts. Die ursprünglich diskutierte Anbindung der oberen Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage mithilfe einer Rampenanlage ist im Zuge des Beteiligungsprozesses im Bürgerforum allerdings verworfen worden. Bereits in ihrer Auswertung der Ergebnisse aus dem Bürgerforum vom April 2012 empfiehlt die Verwaltung, eine möglichst kurze und dabei funktionelle Passage zu bauen. Die heutige Lage der Passage wird darin grundsätzlich als günstig eingeschätzt. Zudem wird davon abgeraten, in der Passage eine Abzweigung zu bauen und die Hauptfußgängerströme in der Passage aufzuteilen; auch das Forum Wirtschaft und Gesellschaft hat sich im Übrigen explizit für eine Zusammenlegung der Zugänge zur Innenstadt und zu den
---	---

Einkaufsviertel Sedelhöfe. In dem Pflichtenheft vom 16. Dezember 2010 heißt es dazu: "Die Neukonzeption des Citybahnhofs sieht vor, dass die Bahnhofspassage ebenfalls neu gebaut wird und der Innenstadtzugang zur Passage in den Bereich zwischen die Gebäude Bahnhofspassage 7 und Bahnhofstraße 17 verlegt wird. Dies ist grundsätzlich zu beachten. Darüber hinaus können weitere Vorschläge zur Erschließung der Bahnhofspassage auf dem Baugrundstück und zur Verknüpfung der Sedelhöfe mit der neuen Passage und dem Bahnhof gemacht werden." Dies war die Geschäftsgrundlage für die Zusammenarbeit der Ulmer City, der großen Häuser sowie der IHK mit der Stadt Ulm und gleichzeitig Grundlage für das Vergabeverfahren. Im Lauf des Vergabeverfahrens bzw. im zeitlichen Zusammenhang damit wurde bekannt, dass die Subway-Lösung mit dem Abschluss in der Bahnhofstraße nicht zur Verwirklichung kommen soll. Dem trägt auch das Managementsummary in der Anlage 1 zu GD-Nr. 157/12 Rechnung, in dem die Weiterführung bis in die obere Bahnhofstraße nicht mehr erwähnt wird: „Die Teilung der Fußgängerströme vom Bahnhof aus der Bahnhofspassage in die Sedelhöfe und in die Bahnhofstraße muss durch eindeutige Führung und klare Orientierung intuitiv nachvollziehbar sein. Es ist eine gute Sichtbeziehung zwischen der Passage und der Fußgängerzone in beiden Richtungen herzustellen.“ Das von der MAB vorgestellte Konzept zur Anbindung der Sedelhöfe und der Bahnhofstraße wird selbst diesen im Vergleich zur ursprünglichen Konzeption deutlich geringeren Anforderungen nicht gerecht. Dies gilt auch für die Blickbeziehung von der Bahnhofstraße in Richtung Passage/Bahnhof.	Sedelhöfen ausge-sprochen. Als ein weiteres Ergebnis des Diskussionsprozesses im Bürgerforum wird eine Verschwenkung der Passage in den Bereich südlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 verworfen, da dies die Wege auf Ebene -1 verlängern und die geplante Parkgarage beeinträchtigen würde. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat den Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit in seiner Sitzung vom 17.04.2012 zur Kenntnis genommen und den darin formulierten Handlungsempfehlungen zugestimmt (vgl. GD 133/12). Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung schließlich den Realisierungswettbewerb vorbereitet. Eine Rampe in axialer Verlängerung der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage ist nicht realisierbar, da sich das Grundstück Bahnhofplatz 7, welches diese Achsbeziehung unterbricht, in Privateigentum befindet und auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung steht. Im Übrigen bedarf eine Rampe ungleich flacheren Neigungswinkel als eine Treppenanlage und damit einer wesentlich längeren Strecke zur Überwindung der Höhendifferenz. Dies hätte zur Folge, dass ein beträchtlicher Straßenabschnitt ausgehend vom Bahnhofplatz weit in die Bahnhofstraße hinein durch einen Grabenbauwerk geteilt würde; die Bahnhofstraße könnte dort nicht gequert werden. Der barrierefreie Zugang zur Passage wird stattdessen über Aufzüge gewährleistet. Die Blickbeziehung von der geplanten Treppen-/Aufzugsanlage am Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße ist weiterhin gegeben. Die im Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof - Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar.
2. Bedeutung der Bahnhof-/Hirschstraße für die Ulmer City Der Ulmer Hauptbahnhof, die SWU-ÖPNV-Drehscheibe in der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Busbahnhof sind mit weitem Abstand der größte Frequenzerzeuger für die Ulmer Innenstadt. Dies lässt sich anhand der Passantenzählung eindeutig belegen. Die Bahnhof-/Hirschstraße ist die Hauptschlagader der Ulmer Innenstadt (siehe Abb. 1 und 2 im Anhang). Die dadurch erzeugte Frequenz wirkt sich bis zum Münsterplatz und darüber hinaus aus.	Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße ist und bleibt sowohl stadtstrukturell als auch funktional uneingeschränkt die Haupteinschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Das geplante Einkaufszentrum Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, wird an der Sogwirkung dieser Erschließungsachse nichts ändern. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und

Nach den derzeitigen Planungen sind die Sedelhöfe bei der Gestaltung der Passantenströme gegenüber der Ulmer City im Vorteil. Der nördliche Überweg von der neu geplanten ÖPNV-Haltestelle führt direkt in die Bahnhofsgasse der Sedelhöfe. Auf der Ebene -1 werden die Passantenströme vom Bahnhof, von der künftigen Tiefgarage mit 800 Plätzen sowie der ÖPNV-Haltestelle ebenfalls zum Teil in die Sedelhöfe gelenkt. Der 6 m Höhe überwindende Aufgang auf die Ebene 0 innerhalb der Sedelhöfe wird überwiegend über eine Rolltreppe erfolgen, die eindeutig auf die Sedelhofgasse ohne Blickbeziehung zur Fußgängerzone der Bahnhofstraße ausgerichtet ist (siehe Abb. 3, 4 und 5 im Anhang).	dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur. Mit der vorliegenden Planung werden die Fußgängerströme keineswegs bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist.
3. Aktueller Verfahrensstand Nach mehreren Gesprächen mit der Stadt, zweimal unter Einbeziehung der MAB, die zu keiner Änderung der Planung führten, haben die Ulmer City, die großen Häuser sowie die IHK Ulm mit Schreiben vom 22. Mai 2013 einen Vorschlag „Citytor Ulm“ vorgelegt, um das ursprüngliche Ziel einer fairen Teilung der Passantenströme zwischen Sedelhöfen und der Ulmer Innenstadt zumindest beim Aufgang auf die Ebene 0 zu erreichen (siehe Abb. 6 im Anhang). Dieser Vorschlag wurde von den Fraktionen der CDU, Freien Wähler, Grünen und SPD aufgegriffen. Am 24. September 2013 fand ein Gespräch von Ulmer City, hochrangigen Vertretern der großen Häuser sowie der IHK mit OB Gönner und den Bürgermeistern Czisch und Wetzig unter Einbeziehung der Fraktionsvorsitzenden statt. Bei diesem wurden die gegenseitigen Positionen ausgetauscht, wobei Herr (<i>Name des Vertreters eines Geschäftshauses</i>) das Projekt generell in Frage stellte. Diese Auffassung wird von der IHK nicht geteilt (...).	Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat daher einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden: • Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert. • Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der Kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe einzurichten. • Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig

4. Zur Stellungnahme im Einzelnen 1. An der Zustimmung zum Projekt Sedelhöfe mit einer Handelsfläche von 18.000 qm sollte festgehalten werden. Sowohl Ulmer City als auch die großen Häuser (mit einer Ausnahme) sehen trotz der Verhaltensweise der Stadt keinen Anlass, davon abzurücken. 2. Eine faire Teilung der Passantenströme zwischen Sedelhöfen und Ulmer City ist angesichts der Aufgabe der Anbindung der oberen Bahnhofstraße über den Subway nur noch begrenzt möglich. Umso mehr ist es notwendig, hier noch eine Änderung der Planung der MAB zu erwirken. Der gemeinsame Vorschlag von Ulmer City, den großen Häusern und der IHK (s.Abb. 6) sieht nach der Ankunft auf Ebene 0 einen Platz zur Orientierung vor, von dem aus sich die Passanten frei entscheiden können, welchen Weg sie wählen. Eine solche Orientierungsfläche ist in den Plänen der MAB nicht vorgesehen. Für Passanten in Richtung Bahnhof besteht kein Blickkontakt mehr zum Bahnhof. 3. Wie die Stadt in der Anlage 1 zu GD Nr. 157/12 feststellt, „muss die Teilung der Fußgängerströme durch eine eindeutige Führung und klare Orientierung intuitiv nachvollziehbar sein.“ Insoweit sollte	eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Der in Abbildung 6 unterbreitete Vorschlag „City-Tor“ wird sowohl aus funktionalen als auch aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt: • Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg im Bereich des vorgeschlagenen „City-Tors“ ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und wurde deshalb verworfen. • Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt; dessen Umgestaltung ist aktuell Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre. Die Erschließungsfuge in Verlängerung des nördlichen Überwegs über den Bahnhofplatz ist daher bewusst schmaler proportioniert und der Bahnhofstraße deutlich untergeordnet. Die offenen Gassen und Passagen durch die Sedelhöfe werden im Bebauungsplan mit
--	---

sichergestellt werden, dass der künftige Betreiber der Sedelhöfe den öffentlichen Raum nicht einseitig verändern darf. 4. Die derzeit angestrebte Verbesserung der Anbindung unter Ziffer 2. kann nur eine begrenzte Verbesserung mit sich bringen. Für die Zukunft sollte sichergestellt sein, dass weitergehende Verbesserungen vom Investor MAB für seine Rechtsnachfolge bereits heute akzeptiert werden. In den nächsten Jahren besteht die Chance, dass die Stadt das Gebäude Bahnhofplatz 7 erwirbt und dadurch eine deutliche Verbesserung der Anbindung der Ulmer City möglich wird. Dieser Weg sollte durch rechtlich verbindliche Vereinbarungen mit der MAB bereits heute abgesichert werden(siehe Abb. 7 im Anhang). (...)“	einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit belegt; deren uneingeschränkte Nutzung wird zudem grundbuchrechtlich gesichert. Eine einseitige Veränderung des öffentlichen Raums durch den künftigen Betreiber ist damit ausgeschlossen. Städtebauliches Ziel bleibt die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Wie Abbildung 7 des Einwenders zeigt, ist diese Zielsetzung von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe vollkommen unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte gegebenenfalls auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden.
<u>Polizeidirektion Ulm</u> <u>Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.4)</u> Gegen den Bebauungsplan bestehen keine grundsätzlichen verkehrspolizeilichen Bedenken. Im Bereich der Keltergasse ist im nordöstlichen Bereich unmittelbar nebeneinander die Tiefgaragen zu- und ausfahrt sowie die Ladezone vorgesehen, Dies bedingt durch die unvermeidbaren Rangiervorgänge des Lieferverkehrs Beeinträchtigungen zum Zu- und Abfahrtsbereich. Die Einbahnstraßenregelung der Keltergasse muss den künftigen Bedingungen angepasst werden. Hierbei wären auch unter Berücksichtigung der Fahrtrichtungen in der Keltergasse entsprechende Anlieferzonen als „Wartebereiche“ für den Lieferverkehr vorzusehen.	Die Hauptanlieferzeit der Sedelhofgalerie ist in den frühen Morgenstunden vor Beginn der Öffnungszeiten der Geschäfte (ca. 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr) zu erwarten. Dabei werden die größeren Geschäfte über die beiden Lieferzonen in der Keltergasse angefahren. Die kleineren Geschäfte werden mit Lieferwagen (Sprinter) durch die internen Gassen der Galerie direkt beliefert. Durch diese zeitliche und räumliche Entzerrung der Lieferzeiten und Lieferwege kann davon ausgegangen werden dass es während der Öffnungszeiten nur noch zu wenigen Lieferfahrten im Bereich der Keltergasse kommen wird. Beeinträchtigungen der zu- und abfahrenden PKW's während der Öffnungszeiten sind daher nicht zu erwarten. Durch den partiellen Wegfall der Sedelhofgasse wird die Einbahnstraßenregelung der Keltergasse neu geregelt. Dabei verbleibt die Keltergasse im Bereich zwischen Olgastraße und der Zufahrt zur Sedelhofgalerie im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Nach der Einmündung der Mühlengasse ist sie für den Fahrverkehr in Richtung Osten (Einbahnstraßenregelung) gesperrt. Die Mühlengasse wird südlich der Einmündung Heigeleshof als Fußgängerzone, im nördlich angrenzenden Bereich als Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Von der Schaffung von Wartebereichen für

	Lieferfahrzeuge kann aufgrund des geringen Lieferverkehrsaufkommens während der Öffnungszeiten abgesehen werden.
<u>RP Tübingen - Ref. 26/ Denkmalpflege</u> <u>Schreiben vom 29.11.2013 (Anlage 6.5)</u> <u>Bau- und Kunstdenkmalpflege</u> Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen. <u>Archäologische Denkmalpflege</u> Bezüglich der Belange der archäologischen Denkmalpflege wird auf die Vereinbarung zwischen der Stadt Ulm und dem Land Baden-Württemberg vom 24.04.2012 hingewiesen. In dieser sind die Kosten, Dauer und Durchführung der notwendigen Rettungsgrabungen geregelt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<u>RP Tübingen - Ref. 21/ Raumordnung</u> <u>Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.6)</u> Es sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von 18.000 m² im Bereich der Sedelhöfe zu schaffen. Die maximalen zulässigen Flächenanteile auf die einzelnen Sortimentsgruppen teilen sich wie folgt auf: - Nahrungs- und Genussmittel = 2.800 m² - Gesundheit / Körperpflege = 1.500 m² - Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf = 500 m² - Zeitung, Zeitschriften, Bücher = 1.000 m² - Papier/Büro/Schreibwaren, Hobby sowie Bastel- und Spielwaren = 1.800 m² - Bekleidung = 10.000 m² - Schuhe = 1.700 m² - Sport = 1.200 m² - Glas/Porzellan/Keramik, Hausrat, Geschenkartikel = 1.500 m² - Elektrowaren = 2.800 m² - Einrichtung, Möbel = 500 m² - Sonstiger Einzelhandel = 1.000 m² Des Weiteren soll die abschließende Verteilung der Verkaufsfläche im Rahmen der Baugenehmigung erfolgen. Grundsätzlich ist nach § 1, Nr. 19 der Raumordnungsverordnung „für Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben“ ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, wenn das Vorhaben im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat. Das Vorhaben ist aufgrund seiner Größe und seiner Ausstrahlung über den unmittelbaren Stadtbereich hinaus raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung. Nach § 18 LplG kann von einem	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist; dies gilt insbesondere wenn das Vorhaben u.a. Zielen der Raumordnung entspricht oder widerspricht. Im Rahmen einer projektbezogenen Abstimmung fanden im August / September 2012 sowie im Januar 2013 mit den Beteiligten sowie dem Projektentwickler drei Abstimmungstermine statt, in denen die raumordnerischen Rahmenbedingungen für das Projekt diskutiert und für die Auswirkungsuntersuchungen durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) festgelegt wurden. Aufgrund der möglichen raumordnerischen Auswirkungen, wurde im Einzugsgebiet des Vorhabens der Fokus insbesondere auf die Sortimentsbereiche Bekleidung, Schuhe / Lederwaren und Elektrowaren gelegt, da diese Sortimente des mittel- und langfristigen Bedarfs wesentliche Attraktivitätsfaktoren des Oberzentrums Ulm sind und somit eine wesentlich stärkere Marktdurchdringung als der kurzfristige Bedarf erreichen. Nach Vorlage der GMA vom Januar 2013 sind die einschlägigen Prüfkriterien des Landesentwicklungsplans eingehalten. Im Hinblick darauf, dass die raumordnerischen Kernregelungen der Einzelhandelssteuerung des Landesentwicklungsplans 2002 beachtet werden und im vorliegenden Fall einem Raumordnungsverfahren keine wesentlichen Steuerungsfunktionen mehr zukommt, kam das Regierungspräsidium zum Ergebnis, dass von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann und hat mit Schreiben vom 22.02.2013 den berührten Planungsträgern Gelegenheit gegeben, sich zu den raumordnerischen Gesichtspunkten als auch zur Verfahrensweise zu äußern. Mit Schreiben vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium entschieden, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den geplanten Bau eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe unter Maßgaben abgesehen werden kann. Aus der Begründung ist zu entnehmen, dass die Angaben in Form von maximal zulässigen sortimentsspezifischen Verkaufsflächen eingehalten werden. Da der Bebauungsplan ein Kerngebiet für den Bereich der Sedelhöfe ausweist und eine sortimentsbezogene Verkaufsflächengröße bauplanungsrechtlich nicht zulässig ist, ist diese Festlegung noch in einem öffentlich rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem RP Tübingen vor Satzungsbeschluss des	Die sortimentsbezogenen Verkaufsflächengrößen werden bis zum Satzungsbeschluss in einem öffentlich rechtlichen Vertrag mit dem RP Tübingen vertraglich gesichert.
---	--

Bebauungsplans zu sichern.	
<u>RP Freiburg - Abt. 9/ Landesamt für Geologie</u> <u>Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 6.7)</u> <u>Geotechnik</u> Nach vorläufiger Geologischer Karte liegt das Plangebiet im Verbreitungsbereich von Lösslehm und anmoorigem Auenlehm, die sandigen und kiesigen Flusssedimente auflagern. Im tieferen Untergrund stehen verkarstete Karbonatgesteine des Oberjuras sowie ggf. Gesteine der Unteren Süßwassermolasse an. Auffüllungen der vorangegangenen Nutzung im Plangebiet sind nicht auszuschließen. Für Eingriffe in den Baugrund bzw. falls eine Versickerung von Oberflächenwasser geplant sein sollte wird die Erstellung entsprechender objektbezogener Baugrunduntersuchungen bzw. Versickerungsgutachten empfohlen.	Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Vorhabenträger weitergeleitet.
<u>Regionalverband Donau-Iller</u> <u>Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.8)</u> Die flächendeckende, wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs und durch Handel belebte Innenstädte sind wesentliche Ziele der Entwicklungsplanung der Region Donau-Iller. Der Regionalverband hat in Abstimmung mit den zentralen Orten ein regionales Einzelhandelskonzept erarbeitet, dass Standorte für großflächigen Einzelhandel abgrenzt. Ziel dieser in Aufstellung befindlichen Teilfortschreibung des Regionalplans ist es, eine sinnvolle Steuerung der großflächigen Einzelhandelsbetriebe zu gewährleisten. Das Vorhaben befindet sich in der Kategorie „Innenstadt Bestand“. Die Neuansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsgroßbetrieben, die der jeweiligen zentralörtlichen Stufe der Standortkommune entsprechen, ist im Bereich dieser Standortkategorie sowohl für zentrenrelevante als auch für nicht zentrenrelevante Sortimente zulässig. Insoweit stimmt das Vorhaben mit dem Entwurf der Teilfortschreibung des Regionalplans, Kapitel Einzelhandel, überein. Das geplante Vorhaben entspricht der zentralörtlichen Versorgungsfunktion des Teil-Oberzentrums Ulm. Einwände aus regionalplanerischer Sicht bestehen nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<u>Fernwärme Ulm GmbH</u> <u>Schreiben vom 26.11.2013 (Anlage 6.9)</u> Gegen den Bebauungsplan bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Im Bereich der Olgastraße sind zwei Stützenfundamente im Bereich der bestehenden Fernwärmeleitung vorgesehen. Die Lage der Fernwärmeleitung ist nicht genau bekannt und muss durch Suchschlitze festgestellt werden. Die weitere Planung in diesem Bereich ist mit der FUG abzustimmen.	Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Vorhabenträger weitergeleitet.
<u>EBU Stadt Ulm, Schreiben vom 13.11.2013 (Anlage 6.10)</u> <u>Abwasserwirtschaft (Abt.1):</u> Der öffentliche Kanal in der bisherigen Sedelhofgasse wird nicht mehr benötigt. Dieser ist im Zuge der Abrissarbeiten zurückzubauen und am Zulauf abzumauern. Die Arbeiten für die Abmauerung sind den EBU anzuzeigen und von den EBU abzunehmen. Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes (Olgastraße/Keltergasse) verläuft der Stadtgraben. Je nach Ausführung und Lage des Gebäudes tangiert das Bauvorhaben den Stadtgraben. Die darin evtl. verlaufenden Versorgungsleitungen anderer Leitungsbetreiber müssen in diesem Fall verlegt werden. Die genaue Lage des Stadtgrabens ist durch Suchschlitze zu sondieren. Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebietes sind als private Leitungen zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu beantragen.	Die Rückbauarbeiten des Kanals werden recht-zeitig vor Beginn der Maßnahme bei den EBU angezeigt. Die genaue Lage der Bebauung im Bereich des Stadtgrabens wird im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt. Im Zuge der Aushubarbeiten können im betreffenden Bereich Suchschlitze angelegt werden, um evtl. vorhandene Leitungen zu finden und zu verlegen. Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebietes werden als private Leitungen hergestellt und unterhalten. Die Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens beantragt. Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an die Vorhabenträger weitergeleitet.

Folgende Änderungen und Ergänzungen wurden im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen:

- Ergänzung der schalltechnischen Festsetzungen i.V. mit dem Schallgutachten der Fa. BEKON Lärmschutz und Akustik GmbH
- Unterteilung der Kerngebietsfläche in MK 1, 1b u. 2 infolge schalltechnischer Differenzierungen
- Planungsrechtliche Sicherung der Anlieferzone des angrenzenden Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 (Flurstück 65/2) auf dem Projektgrundstück
- Ergänzung der Festsetzungen von Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit differenziert nach Geschossebenen

- Beschränkung der Außenbewirtschaftung im Plangebiet im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs und Zustimmungserfordernis durch die Stadt.
- Darstellung der herzustellenden Treppenanlagen über die einzelnen Geschossebenen (in Verbindung mit den Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit)
- Zwingende Festsetzung von Wohnungen im obersten Geschoss des Kerngebiets 2 (MK 2) zur Stärkung des Anteils der Wohnnutzung im Gebiet.
- Anhebung der maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen im Bereich der Mühlengasse auf 500,0 m ü.NN. (Erhöhung um ca. 2,50 m). Diese Anhebung der Gebäudehöhe ermöglicht im Bereich der Mühlengasse ein zusätzliches Wohngeschoss und damit eine Steigerung des Wohnanteils im Quartier.
- Zwingende Festsetzung von Wohnnutzung im jeweils obersten Geschoss in den Baufeldern MK 2.

Das beauftragte Büro für Stadtplanung hat in Abstimmung mit der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht auf der Grundlage des Ergebnisses der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange den Entwurf des Bebauungsplanes "Neue Straße – Sattlergasse - Weinhofberg" und die Satzung der örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 20.02.2014 vorbereitet, der mit der beiliegenden Begründung vom 20.02.2014 öffentlich ausgelegt werden kann.

6. Antrag 210 der GRÜNE-Fraktion vom 17.12.2013

Die vorliegende Beschlussvorlage erläutert ausführlich die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Ein Protokoll über die Auftaktveranstaltung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung am 16.10.2013 im Kornhaus liegt als Anlage 7 bei. Diese Beschlussvorlage mit Bericht über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wird rechtzeitig vor Sitzungsbeginn versandt und in das Bürgerinformationssystem der Stadt eingestellt. Weitere Erläuterungen über den Beteiligungsprozess erfolgen im Rahmen der Diskussion zum Auslegungsbeschluss. Von einem gesonderten öffentlichen Bericht über die frühzeitige Beteiligung wird daher abgesehen.