

**Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht**

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht

Eing. 22. NOV. 2013

Tgb.-Nr. _____

Bearb. Stelle _____

Neu-Ulm, 20.11.2013

Betreff: Einspruch gegen Planungen zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Geschäftsführer _____ der die Grundstücke und Gebäude Ulm Bahnhofstrasse 3 gehören, legen wir Einspruch gegen die Planungen zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ ein.

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 _____ Bahnhofstrasse 3 künftig entzogen.

Die Wegführung aus der Bahnhofspassage kommend zur Bahnhofstrasse wird baulich verengt, die Blickbeziehung in die Bahnhofstrasse wird verbaut, die intuitive Wegführung für die Passanten wird in die „Sedelhöfe“ umgelegt – weg von der Hauptachse der Innenstadterschließung über die Bahnhof-Hirschstrasse zum Münsterplatz.

Der Anspruch eines repräsentativen, großzügigen und großstädtischen 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 Bebauungsplan „Sedelhöfe“ zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm
Bürgerservice Bauen der Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

Münchner Str. 2
89073 Ulm

Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Sedelhöfe“

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere offizielle Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Sedelhöfe“ im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
Stellungnahme

**Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3
(1) BauGB zum Bebauungsplan Sedelhöfe.**

Das Projekt Sedelhöfe ist ein Baustein des Gesamtprojekts Citybahnhof /
Stadteingang.

Die Einzelbausteine zu dem Projekt sind:

- Sedelhöfe
- Citybahnhof, mit den Ebenen 0 und -1
- Tiefgarage Bahnhofplatz
- Haltestelle ÖPNV auf dem Bahnhofplatz
- Busbahnhof

Der Bebauungsplan für die Sedelhöfe ist Bestandteil dieser Stadtbausteine und darf
nicht losgelöst betrachtet werden. Die Festlegungen im Bebauungsplan müssen diese
Stadtentwicklung in Abschnitten berücksichtigen und die planungsrechtlichen
Voraussetzungen schaffen.

Unsere Kritikpunkte beziehen sich daher im Wesentlichen auf die Schnittstellen:

Erster Punkt 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 - im Teilbereich der Sedelhöfe - den
Vorgaben, die in der Investorenausschreibung formuliert wurden. In dieser wurde
jedoch davon ausgegangen, dass die Unterquerung auf (Ebene -1) der Friedrich-
Ebert-Straße zwischen Bahnhofstraße 17 (Diagonale) und Bahnhofplatz 7
(Volksbank) 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 McDonalds Vorplatz, der Unterführung und dem
Hauptbahnhof.

Der bestechende Gedanke am Subway ist, dass eine barrierefreie und direkte
Zuwegung aller Stadtbausteine 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.

Zweiter Punkt 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 Proportionen des
Durchgangs zwischen Sport Sohn und Peak und 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 Sedelhöfegasse hinter Peak und Cloppenburg. Hier
steht er wiederum vor der Entscheidung Gasse links oder rechts.

Kommt der Besucher auf der Ebene -1 oder aus der neuen Tiefgarage unter dem 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 Bahnhofstr., die aber auf Grund 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

Die einzelnen Stadtbausteine zum Gesamtprojekt Citybahnhof wurden und werden einzeln entwickelt. Für das Gelingen des Projekts, das zugleich ein neuer Stadtein- und Ausgang ist, ist die gelungene Verknüpfung der Einzelbausteine von zentraler Bedeutung.

Wir fordern daher, dass das Stadtplanungsamt den Vorentwurf des vorliegenden Bebauungsplans an den Schnittstellen überarbeitet, so dass die im langen Bürgerbeteiligungsverfahren erarbeiteten Ziele für eine Verknüpfung von Bahnhof und Stadt erreicht werden können.

Bearbeitet werden muss das Thema Orientierung auch wenn sich dabei ggf. eine etwas reduzierte Verkaufsfläche ergibt. Im Rahmen dieser Überarbeitung muss auch genau geprüft werden wo die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum verlaufen sollen, um die schrittweise Realisierung, die immer mit Baumaßnahmen am Schnittpunkt der Bausteine verbunden ist, zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Ulm, den 21. November 2013

Bebauungsplan „Sedelhöfe“

Hier: „Äußerungen“ im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ äußere ich mich im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in folgenden Punkten:

- **Planunterlagen entsprechen nicht Bebauungsplan nach §13a BauGB**

Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ „ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a Baugesetzbuch (BauGB), wie dem Amtsblatt vom 31. Oktober 2013 zu entnehmen ist. 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, die zur Neubebauung anstehenden Grundstücke des Geltungsbereichs zu erwerben und an dieser Stelle ein Einkaufsquartier zu entwickeln.“ 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 Bebauungsplans nach § 13a 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 unterschiedliche 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 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 qm“ 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.qm Verkaufsfläche in Neu-Ulm am Bahnhof die vorgesehenen 18.000 qm 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 Dienstleistungen und noch geringerem Anteilen Wohnen werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass dort keine Konkurrenz zum vorhandenen Warenangebot der angestammten Citybetriebe entsteht und es zu der in der Standortanalyse befürchteten „Kannibalisierung“, das heißt „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 Größenordnung, 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 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 „Sedelhöfe“ 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 not-

wendige 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.

- **Auch der Projektplan der Fa. MAB hat erhebliche planerische Mängel**

Bereits vor dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ 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 sowie 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 geplanten 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 Sedelhöfe 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 ob kurz oder lang überdacht wird. Dann dürfte bald, wie es bereits in anderen Städten erfolgt ist, eine nächtliche Schließung der Bereiche mit öffentlichem Wegerecht geben. Ein ganzes Innenstadtviertel würde zeitweise zu einem „Eingezäumten Bereich“ werden.

Soweit meine Äußerungen zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit freundlichen Grüßen



SUB
Münchnerstr. 2
89073 Ulm

Ulm, 21.11.2013

Bedenken und Anregungen: Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zum Verfahren:

Grundsätzlich besteht kein Einwand gegen ein Bebauungsplanverfahren zur Neugestaltung des Quartiers.

Allerdings muss dieses erfolgen, bevor 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 im Vorfeld schon auf eine detaillierte konkrete Planung festgelegt. Der Bebauungsplanentwurf folgt genau diesen Festlegungen. Er 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 Information voraus über vorbereitende Untersuchungen. Diese fehlen hier komplett

Zum Planinhalt:

Das Projekt wurde 2006/07 im Gemeinderat behandelt/beschlossen.

Ende 2013 muss vor einem endgültigen Beschluss noch einmal grundsätzlich geklärt werden, ob die **Planung aufgrund verschiedener neuer Entwicklungen noch zeitgemäß** ist.

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 (S.3 Begründung Beschlussvorlage) 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“ (aaO S.3)
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 Stecken zurückzulegen und stattdessen der wohnortnahe Kauf bevorzugt wird.“ Dass dieses Potential für Ulm zu gewinnen ist, wird in der Analyse sehr in Frage gestellt.(CR S. 94)

Auch in puncto Kannibalisierung des bestehenden Handels macht die Analyse vage Angaben.
Meist wird nur gesagt, dass keine „übermäßige Kannibalisierung“ (CR S.123) zu erwarten ist, oder dass auf Basis der vorhandenen Daten hierzu keine Aussage gemacht werden kann (S. 107).
Die häufig verbreitete Meinung - Stichwort „Standortsicherung“- die Stadt Ulm erleide schweren Schaden, wenn die vorliegende 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 zu 100 % zubetoniertes Quartier mit engen Gassen, für die sich laut Beschlussvorlage gründordnerische Maßnahmen erübrigen.

Gäbe es da nicht Alternativen?

Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen:

Da bislang die Kosten, die für die Allgemeinheit entstehen (Mc Donalds, Abbruch Atombunker, Leitungs-/Kanalverlegungen, ...) sorgfältig geheimgehalten wurden, ist von hohen Kosten auszugehen.

Angesichts der eindringlichen Mahnungen von Finanzbürgermeister Czisch (SWP 21.11.13) und H. U. Thierer (SWP Leitartikel Ulmer Baustellen 19.10.13) 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 hat.

Mit der Abwicklung von MAB und den Strafzahlungen von 775 Millionen Euro für die Konzernmutter und weiteren zu erwarteten 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.

Soll 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 Bahnhofstr. 7 (Unterführung).

„Wir planen hier 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 (z.B. Heilbronn mit Umfrage Heilbronn 2023)

Die Ausgrenzung der jüngeren Jahrgänge halte ich für einen ganz gravierenden Mangel, der vor einer Entscheidung behoben werden muss.

Frage: Planen wir für die Zukunft oder setzen wir Denkmäler für die jetzigen Akteure?

Ich appelliere eindringlich an die Gemeinderäte, im Sinne der Zukunft unserer Stadt keine schnellen Entscheidungen zu fällen und auf die grundlegenden Fragen einzugehen.

Lassen Sie sich nicht durch vermeintliche Sachzwänge in schnelle Entscheidungen drängen.

Sie sind nur Ihrer eigenen Verantwortung gegenüber der Bürgerschaft und keiner Nibelungentreue gegenüber der Verwaltungsspitze verpflichtet.

Deshalb darf für den vorliegenden Entwurf **kein Auslegungsbeschluss** gefasst werden und muss eine **Neuplanung** angegangen werden.

Das Risiko einer kurzfristigen Brache ist gegenüber dem Risiko einer wahrscheinlichen Fehlentscheidung wesentlich geringer.

„Der Zurechnungsfähige kann auch anders. Der Unzurechnungsfähige nie.“ (Robert Musil)

Anders konnte der Münchner Stadtrat, der einen **Bürgerentscheid** zur Olympiateilnahme beschloss mit einem bemerkenswerten Ergebnis: Trotz aller schönen Versprechungen und trotz eines riesigen Werbeaufwands wollte eine Mehrheit der Bürger ihre Heimat nicht den Knebelverträgen eines IOC ausliefern, das zugunsten des Kommerzes auf Demokratie und Transparenz keinen Wert legt (SWP 12.11.13).

Ist die Entscheidung des Münchner Stadtrats nicht auch ein Beispiel für Ulm?

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

[Redacted footer]

[Redacted footer]

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, g. Umwelt
und

Ein. 22. NOV. 2013

	II	III	IV	V
--	----	-----	----	---

77.815.311
BL

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht
Münchner Str. 2
89073 Ulm

Ulm, den 21.11.2013

Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan Sedelhöfe

Sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates,

im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung für den Bebauungsplan "Sedelhöfe" möchten wir, der Kreisverband Ulm/Alb-Donau-Kreis Stellung nehmen.

Kreisverband Ulm/Alb-Donau, befürwortet ausdrücklich die Bestrebungen der Stadt Ulm, die Innenstadt aufzuwerten. Die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen kann diesbezüglich eine von mehreren Maßnahmen sein.

Allerdings sehen wir bei der aktuellen Planung einige, größtenteils vermeidbare, Schwachstellen.

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 öffentlicher Hand zu überführen. Dies soll aber nach aktuellem Planungsstand nicht geschehen. Das Grundstück soll stattdessen an den Investor MAB 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. 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.

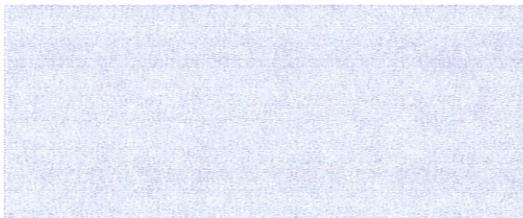
Des weiteren sehen wir das heutige Andienungskonzept für die bestehenden Ladengeschäfte kritisch. Eine Andienung über die Bahnhofstrasse ist für große Einzelhändler, wie beispielsweise Fa. Sport Sohn, wenn überhaupt, nur mit großem Aufwand möglich. Der freie Zugang zur Bahnhofstrasse würde zu gewissen Anlieferungszeiten durch parkende und rangierende LKW beeinträchtigt. Für Geschäfte an

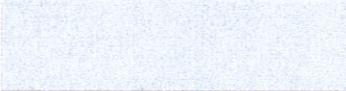
einer gut besuchten Fußgängerzone wie der Bahnhofstrasse ist das nicht praktikabel.
Wir verstehen auch nicht, weshalb die Stadt Ulm eine über Jahrzehnte bewährte Andienung über eine bestehende Straße entfallen lässt ohne den Anliegern, allen voran der Fa. Sport Sohn, eine gleichwertige Alternative bieten zu können.
Für uns ist dies ein Beispiel, welche Unwägbarkeiten und Probleme bei der Privatisierung öffentlichen Raums auftreten können.

Ulm war und ist stets eine Stadt, die sich für ihre weitsichtige und durchdachte Stadtplanung rühmt. Bei anderen Projekten wurde dies teilweise auch vorbildlich umgesetzt. Wir möchten Sie eindringlich dazu auffordern, nicht zugunsten eines Investors solch eine sachliche Planung zu vernachlässigen. Die berechtigten Anforderungen der Ulmer Bürger, potentieller Kundschaft, der Anwohner, umliegender Betriebe und der Fachleute dürfen nicht ignoriert werden. Auch nicht um ein vermeintlich "gutes Geschäft" zu machen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen,





Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2

89073 Ulm
vorab per Fax - Nr 1611607 -

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht
21.11.2013
[Handwritten signature]
M.F. SUB III Bf.



Datum
19.11.2013

Bebauungsplan „Sedelhöfe“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten die Eigentümer 

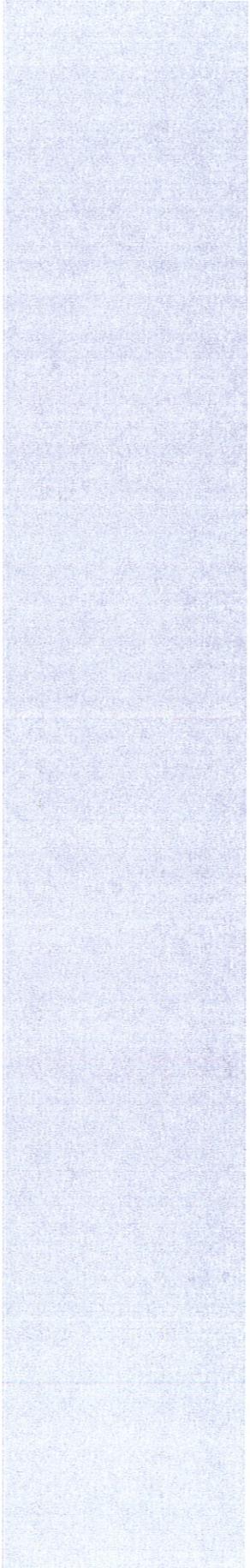


Vollmacht wird anwaltschaftlich versichert.

Betreffend den Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ geben wir im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB folgende Stellungnahme ab:

1. Passantenströme

Unsere Mandantschaft ist Eigentümerin des Grundstücks Bahnhofstr. 18, Ulm, welches unmittelbar südlich an das Gebiet des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ (Entwurf) angrenzt. Durch die mit dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ vorgesehe-



ne Bebauung wird die Erschließung des Grundstücks unserer Mandantschaft - von dem für die Passantenströme wichtigen Bahnhof - weitgehend abgekoppelt. Der „Kontakt nach außen“ wird ganz erheblich eingeschränkt. Die - vom Bahnhof und Bahnhofsplatz kommenden - Passantenströme werden über eine schmale Passage („Gehweg zugunsten der Allgemeinheit“) 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 Innenstadt gelenkt, sondern künftig über die „MAB-Passage“, also die im Winkel dargestellte „Einkaufs-Passage“, welche in Richtung Sedelhofgasse verläuft.

Verstärkt wird dies dadurch, dass die Bebauung nördlich des Grundstücks unserer Mandantschaft - gegenüber der bisherigen Bebauung - auch noch weiter in Richtung Bahnhofsplatz 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, Bahnhofstr. 20, erreicht 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/Bahnhofsplatz zum Grundstück unserer Mandantschaft entsteht.

2. Erschließung

Die gegebene Erschließung halten wir für fehlerhaft. Das gesamte Grundstück, welches den Zugang vom Bahnhof der Stadt Ulm 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, insbesondere der Verkauf des Zugangs zur Innenstadt von Ulm, äußerst problematisch ist, und der Änderung bedarf. Allein man sei wohl auf Grund der Verträge mit dem Investor, der Fa.MAB, gebunden. Dies zeigt, dass vorliegend eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers gegeben ist.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
Münchener Straße 2
89073 Ulm



18.11.13

**Öffentlichkeitsbeteiligung Bebauungsplan „Sedelhöfe“
Hier: Einwände und Bedenken**

Sehr geehrte Damen und Herren,

_____ ist Eigentümerin der an _____
_____ verpachteten Immobilie in der _____. Wenn wir auch
bei der vorgenannten zur Entscheidung anstehenden Maßnahme räumlich nicht
unmittelbarer Angrenzer sind, so haben wir auf Grund der vorliegenden Pläne
hinsichtlich der Auswirkungen doch Bedenken und Einwände.

Zunächst: 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.**

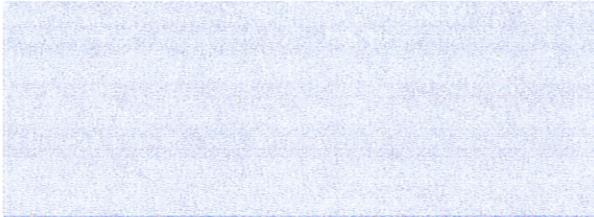
Die vorliegenden Pläne stützen aber leider unsere Bedenken. U. E. werden die
Besucherströme, die die Bahn oder den Öffentlichen Nahverkehr benutzen, nahezu
„automatisch“ in das neue Einkaufsquartier gelenkt. Für sie ist ein Zugang zur
Bahnhof- bzw. Hirschstraße nicht sofort erkennbar. Der in den Plänen
eingezeichnete Zugang Sedelhöfe zur Bahnhofstraße hat hier keine Relevanz.

Bildlich und gedanklich gesehen verbindet jeder Außenstehende Ulm mit dem
Münster. Die Achse Bahnhof, Bahnhofstraße, Hirschstraße und Münster bildet seit
Jahrzehnten eine historische Dominante. Dazu haben auch die dortigen
Unternehmen und Dienstleister mit ihren Investitionen und Steuern entscheidend
beigetragen. Dieser Bereich darf daher keinesfalls abgehängt werden oder sich
abgehängt fühlen.

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. Die Gedanken, die wir uns dazu gemacht haben, sind im Anhang zusammengefasst.

Gehen Sie davon aus: Wir wollen die Weiterentwicklung der Stadt – mit Chancen für alle Beteiligten!

Mit freundlichen Grüßen



Anlage:

Anhang wie im Schreiben erwähnt

Anhang zum Schreiben vom

an die Stadt Ulm

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 Vergrößerungspotential des Einzugsgebietes der Stadt Ulm angeht, so stammen die Zahlen aus der Studie der 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. Wurden 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.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

An die
Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Ulm, 22.11.2013

Betrifft Bebauungsplan „Sedelhöfe“
 Einwendungen gegen den Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe

Gegen die geplante Bebauung des Sedelhof-Areals erhebe ich Widerspruch und fordere die Einstellung des Verfahrens.

1. Planung

Den Bürgern wurde eine Planung vorgestellt, bei der in der Reihenfolge

1. Neuer City Bahnhof und Anbindung der Weststadt
2. Bahnhofsvorplatz mit öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr
3. Neues Eingangstor zur Innenstadt, mit einem möglichen Einkaufszentrum ("Sedelhöfe")

verfahren werden sollte.

Diese Planung wurde ohne Nennung von Gründen über den Haufen geworfen und die dringlichsten Planungen von City-Bahnhof 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 Straßenbahn Linie 2 ist dieser Planungsablauf, d.h. die vorrangige Planung eines Einkaufszentrums unsinnig und nicht verständlich.

2. Citybahnhof – Neubaustrecke Stuttgart - Ulm

Die Verschiebung der Bahnhofsplanung 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 Ulm hat ja noch nicht einmal ein Konzept und daher auch keine Argumentationsgrundlage. Die Verwaltung nimmt sich so jede ernst zunehmende Einflussmöglichkeit bei der Gestaltung des neuen Bahnhofes

- 3 Eingangstor- Kannibalisierung
 Bei der Gestaltung des „Eingangstores“ war eindeutig klar, dass ein möglichst offener und gleichwertiger Zugang zu den bestehenden Einkaufsstrassen und dem neuen Sedelhof 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 leider nicht erworben werden kann, sind reine Nebelkerzen. Niemand hat die Verwaltung gezwungen mit einem Investor Vorverträge abzuschließen, die zwangsläufig zur jetzigen miserable Planung führen mussten.
 Dass dieses ganz wesentliche Grundstück derzeit nicht und wahrscheinlich noch lange nicht zum Verkauf anstand oder ansteht wird war schon lange und hinlänglich bekannt. Dennoch wurde die Planung vorangetrieben, voreilig geheime Verträge mit einem Investor geschlossen und vor Klärung wesentlicher Fragen Gebäude abgerissen und hunderte Parkplätze, eine hervorragende Einnahmequelle der Stadt viel zu früh und ohne Verstand vernichtet.
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, Bahnhofstrasse und Hirschtrasse 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 derart 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 und mit voller Absicht herbeigeführt und das von einem Gemeinderat und einer Verwaltung, die das Wohl der gesamten Einwohnerschaft im Auge haben sollte. Man fragt sich warum ein, und wie man inzwischen genau weis, äußerst fragwürdiger Investor derart bevorzugt behandelt wird.
- 5 Welche Interessen werden hier vertreten?
 Es werden ganz offensichtlich ausschließlich die Interessen eines dubiosen Investors bevorzugt bedient. Die Muttergesellschaft, die Rabobank ist wegen **krimineller** Geschäfte, (bisherige Strafzahlungen: **Eine Dreiviertel Milliarde Euro** und weitere Strafzahlungen werden folgen), pleite und wird das Einkaufszentrum kaum finanzieren können.
 Auf dieser Basis will der Stadtrat und die Verwaltung Grundstücke mit einem Wert von mehr als 30 Mio Euro (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 Vierteln hat!
 Durch die wahrscheinliche Insolvenz der Muttergesellschaft, wird bei einem Verkauf 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 öffentliche 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 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.
 Wir sind also schon längst verraten und verkauft und werden von unserer eigenen Verwaltung und wenn man die Äußerungen einiger Gemeinderäte betrachtet, auch vom Gemeinderat verschaukelt und für dumm verkauft.
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 der selben Stelle wieder eine Tiefgarage entstehen soll. Man fühlt sich im falschen Film.
 Ist unser 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 und in solcher Höhe Gelder zu bewilligen? Doch nur um die Fehlentscheidungen der Vergangenheit zu beschönigen und weich zu spülen (Es ist ja alles halb so schlimm und wir tun ja alles für die Bürger; es sind ja nur Steuergelder der Ulmer Bürger, und die haben diese Stadträte ja schließlich gewählt und das Trümmerfeld, ein echter Schildbürgersteich wird man auch irgendwie überstehen)
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 von GR Bühler: wer in 1a Lagen günstigen Wohnraum fordert ist quasi verrückt. Also im Klartext: nein! Bitte warum nicht? Was sind Gemeinderatsbeschlüsse eigentlich wert, wenn Investoren machen können was sie wollen und niemand dafür sagt, dass die Beschlüsse auch eingehalten werden und nicht nur wenn es gerade opportun ist.
9. Prüfantrag beim Regierungspräsidium Tübingen
 Teil dieses Einspruchs sind auch die im Prüfantrag der Sedelhof Initiative beim RPT vorgebrachten Punkte
- Recht- und Gesetzmäßigkeit des bisherigen Verfahrens
 - Offenlegung der bisher geheim gehaltenen Verträge

- Abriss ohne Bebauungsplanverfahren
- Vertragliche Fixierung von Verkaufsflächen ohne Regierungspräsidium
- Begünstigung von Investoren durch Veräußerung öffentlicher Flächen trotz offensichtlicher Konfliktsituation
- Rechtmäßigkeit der Festlegung des Areals als Sanierungsgebiet (Hintergründe ?)
- 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.

Und 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.

10 Neuplanung

Das gesamte Verfahren muss eingestellt 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 Wetzg in Architektenkreisen vorträgt sind absolut richtig und sollten im eigenen Haus Anwendung finden.