

Vorab per Telefax: 0731 161-1632

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

Datum

22. November 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir an, dass uns die [redacted] im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt hat. Eine auf uns lautende Vollmacht reichen wir auf Ihren etwaigen Wunsch gerne nach.

Unsere Mandantin hat uns gebeten, im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zu dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ mit einer ersten Einschätzung Stellung zu nehmen. Dieser Bitte kommen wir gerne wie folgt nach:

A. 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 für das Projekt ein europaweites Vergabeverfahren durch. Aus dem Vergabeverfahren ging die MAB Development Deutschland GmbH (nachstehend: die „MAB GmbH“) zusammen mit dem Architekturbüro „Grüntuch Ernst Architekten“ als Siegerin hervor. Im April 2012 vergab die Stadt Ulm das Projekt „Sedelhöfe“ 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 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 Ulm 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.

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 Ulm 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 ein Sachverständigengutachten zu belegen und zu konkretisieren. Ein solches Gutachten wird erforderlichenfalls im weiteren Verfahren vorgelegt werden.
5. Die [REDACTED] betreibt in ihrer Zweigniederlassung in der [REDACTED] in Ulm ein großflächiges Modehaus unter der [REDACTED]

II. Rechtsausführungen

1. Würde der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ in dem Stand des derzeit vorliegenden Entwurfs beschlossen, verstieße er gegen das Abwägungsgebot.

Die Aufstellung eines Bebauungsplans erfordert die gerechte Abwägung der öffentlichen und 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 der Rspr. des BVerwG in zweierlei Hinsicht überprüft werden, vgl. grundlegend 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 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 Belangen 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.

2. Die Einhaltung des Abwägungsgebots führt rechtlich auch zwingend zu einer Änderung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ 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. 28.5.2013, 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 bauplanungsrechtlich 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 „Sedelhöfe“ der Wettbewerb zwischen den Einzelhandelsbetrieben einseitig zu Gunsten der Einzelhandelsbetriebe in den „Sedelhöfen“ entschieden. Dies ist mit der Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts nicht vereinbar.

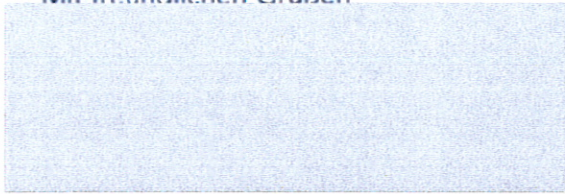
Zum anderen liegt die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm geplante Erschließung nicht im öffentlichen Interesse. Sie dient vielmehr einseitig den Partikularinteressen der Stadt Ulm als Grundstückseigentümerin der von dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ betroffenen Grundstücke sowie der MAB GmbH als Vertragspartnerin der Stadt Ulm im Rahmen des Projektvertrages. Es liegt auf der Hand, dass die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm 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 der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm wettbewerbsneutral auszugestalten ist. Die Erschließung ist in der Weise in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen, dass der Passantenstrom 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 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.

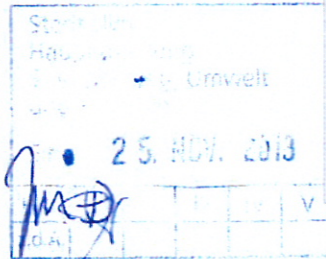
Unsere Mandantin und wir sind gerne bereit, die vorstehenden Aspekte mit Ihnen zu erörtern, um eine Lösung zu erarbeiten, die einen angemessenen Ausgleich zwischen allen in die Abwägung einzubeziehenden Belangen ermöglicht. Der derzeitige Stand des Entwurfs des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ wird von unserer Mandantin unter keinen Umständen hingenommen werden.



Bitte zögern Sie nicht, den Unterzeichner bei Rückfragen direkt anzusprechen.

Mit freundlichen Grüßen





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

89073 Ulm

Düsseldorf, 21. November 2013

Start der Bürgerbeteiligung zu den Sedelhöfen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Unternehmen [REDACTED] steht dem Projekt Sedelhöfe in Ulm positiv gegenüber. Die Attraktivität der Stadt Ulm als überregionales Einkaufszentrum wird 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.

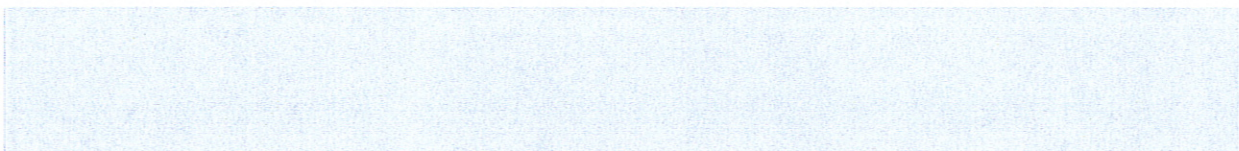
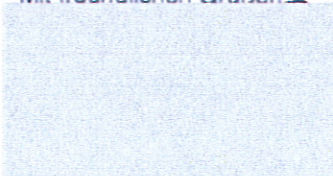
Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Fussgängerunterführung wird diesem Eingang in die Ulmer City in Zukunft eine noch wesentlich stärkere Bedeutung zukommen.

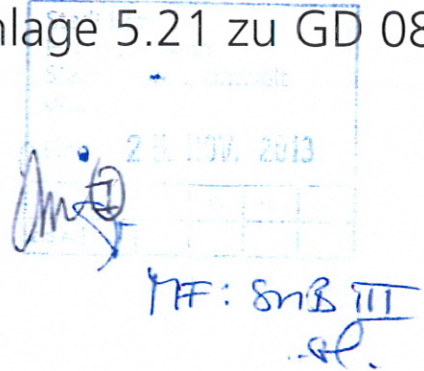
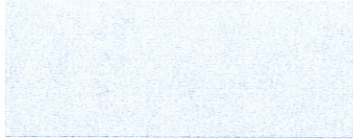
Das Ziel sollte sein, dass der Passant, aus der Unterführung kommend, einen klaren Blick auf die eigentliche Innenstadt (Bahnhofstrasse) erhält und sich dann entscheiden kann, ob er in die Sedelhöfe geht oder direkt in die Bahnhofstrasse.

In der derzeit geplanten Darstellung wird die Passantenfrequenz durch Rolltreppen und Treppengestaltung zum Nachteil der Bahnhofstrasse in die Sedelhöfe geleitet.

Wir würden uns freuen, wenn dieser Einwand berücksichtigt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen





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

Ulm den 20.11. 2013

**Bebauungsplan „Sedelhöfe“, Einwendungen im Rahmen der Frühzeitigen
Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ 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 Podiumsveranstaltung 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 „Sedelhöfe“ 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?

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 Planungen 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 gradlinigen Durchgang eher, als dass sie freien Blick und ungehinderten 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 Dienstleitung, Gastronomie, Hotel, Geschäften verschiedener Größen und Wohnungen, zusätzlich zu Mode, Kleidung, Schuhe, ist dringend geboten, um Einseitigkeit und Austauschbarkeit zu vermeiden.

In der Hoffnung, dass meine Einwendungen auf fruchtbaren Boden fallen und an verschiedenen Stellen des weiteren Verfahrens Verbesserungen bringen können, verbleibe ich.

Mit freundlichen Grüßen

Mehrfertigung

Anlage 5.22 zu GD 087/14

1. OB, BM.
SUB, L. 2K.

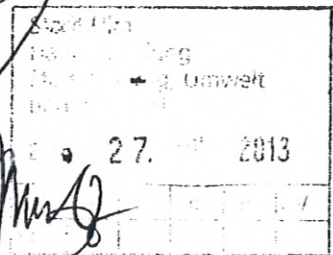
Stadt Ulm
Bürgermeister Alexander Wetzig
Marktplatz 1
89073 Ulm

25. Nov. 2013

2. W

19. November 2013

[Handwritten signature]



MF: 81B III
SC

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wetzig,

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 um einzukaufen!

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 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 Wegführung 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 Wegführung 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 Wegführung.

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 Wegführung vorbehalten können. Der Eingang in die Ulmer Innenstadt sollte in großzügiger Platz geschaffen werden und keine „Kleinlösung“ mit einem engen Zugang in die Bahnhofstraße.
- 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 minus 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 die 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, 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 Wegführung ausgeliefert. Der Investor entscheidet, was geht – oder besser was nicht geht. Wo ist die Planungshoheit? Wo werden die öffentlichen Interessen vertreten?

Wir haben jetzt die Chance, ein Jahrhundertprojekt auf die Schiene zu setzen. Nützen wir sie. Lassen Sie uns 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.

Gez.

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe

Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht

Eing. **13. DEZ. 2013**

Tgb.-Nr. _____

Bearb. Stelle _____

12.12.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit möchten wir als Geschäftsführung der Firma _____ eine Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe abgeben.

In Rücksprache mit Herrn Laitenberger/ Stadt Ulm ist uns eine Abgabe der Stellungnahme auch nach Ablauf der Frist vom 22.11.2013 möglich. Wir möchten bitten, den Eingang unserer Stellungnahme ins Beteiligungsverfahren zu bestätigen.

Zur Sache:

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 18.000m² neue Verkaufsfläche entstehen, die Platz für sinnvolle Ergänzungen zum Handels-Bestand der Ulmer Innenstadt bieten sollen.

Hierfür wurden im Vorfeld der Ausschreibung der Sedelhöfe Untersuchung gemacht und konkrete Empfehlungen ausgesprochen – in einvernehmlicher Zusammenarbeit der Stadt Ulm mit der Wirtschaft.

Die Erreichung dieses Ziel kann nach heutigem Stand nicht beurteilt werden, da der Investor MAB 1,5 Jahre nach Verkündung des Zuschlags im Investoren-Wettbewerb 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 regelmäßig über den konkreten Stand der Vermietung/ Vorvermietung durch den Investor informieren zu lassen und auf die Einhaltung der formulierten Empfehlungen zu achten.

Mit Herrn Dr. Will steht der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ein hierfür geeigneter Handels-Experte bereits zur Verfügung – er muss nur noch entsprechend beauftragt werden.

Eingangssituation/ Passantenfrequenz:

Mit den Sedelhöfen soll eine verbesserte Eingangssituation zur Innenstadt entstehen. Ausschreibungs-Vorgabe war eine neue Passage zwischen Bahnhof und Bahnhofstrasse mit ebenerdiger, komfortabler und großzügiger Verbindung.

Der Runden Tisch zur Bürgerbeteiligung Citybahnhof hat formuliert klar, 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 Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe 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 Wegführung ist eindeutig auf die Sedelhöfe ausgerichtet.

Es gibt keinen direkt erkennbaren Eingang in die Ulmer Innenstadt mehr über die Haupteerschließungsachse Bahnhofstrasse-Hirschstrasse.

Die Passanten werden durch einen Umweg in die Sedelhöfe umgeleitet – die Passantenfrequenzen verschieben sich einseitig zu Ungunsten der bestehenden Innenstadt.

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 14.2.2013: *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, kündigte Wetzig an. „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 der MAB 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 Veränderungen der 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 und Neutralität sicher zu stellen.

Des weiteren 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 Haupteerschließung 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.

Zur Anlieferung der [redacted] haben wir bereits in direkten Gesprächen mit und einem Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Gönner Stellung genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm

Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht

Eing. 13. DEZ. 2013

Tgb.-Nr. _____

Bearb. Stelle _____

Ulm, 12.12.2013

Betreff: Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe

Sehr geehrte Damen und Herren,

—im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit möchten wir als Geschäftsführung der _____
der die Grundstücke und Gebäude _____ gehören, eine Stellungnahme zum
Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe abgeben.

In Rücksprache mit Herrn Laitenberger/ Stadt Ulm ist uns eine Abgabe der Stellungnahme auch nach Ablauf der
Frist vom 22.11.2013 möglich. Wir möchten bitten, den Eingang unserer Stellungnahme ins
Beteiligungsverfahren zu bestätigen.

Zur Sache:

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 18.000m² neue Verkaufsfläche entstehen, die Platz für sinnvolle Ergänzungen zum
Handels-Bestand der Ulmer Innenstadt bieten sollen.

Hierfür wurden im Vorfeld der Ausschreibung der Sedelhöfe Untersuchung gemacht und konkrete
Empfehlungen ausgesprochen – in einvernehmlicher Zusammenarbeit der Stadt Ulm mit der Wirtschaft.

Die Erreichung dieses Ziel kann nach heutigem Stand nicht beurteilt werden, da der Investor MAB 1,5 Jahre
nach Verkündung des Zuschlags im Investoren-Wettbewerb 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 regelmäßig über den konkreten
Stand der Vermietung/ Vorvermietung durch den Investor informieren zu lassen und auf die Einhaltung der
formulierten Empfehlungen zu achten.

**Mit Herrn Dr. Will steht der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ein hierfür geeigneter Handels-
Experte bereits zur Verfügung – er muss nur noch entsprechend beauftragt werden.**

Eingangssituation/ Passantenfrequenz:

Mit den Sedelhöfen soll eine verbesserte Eingangssituation zur Innenstadt entstehen. Ausschreibungs-Vorgabe
war eine neue Passage zwischen Bahnhof und Bahnhofstrasse mit ebenerdiger, komfortabler und großzügiger
Verbindung.

Der Runden Tisch zur Bürgerbeteiligung Citybahnhof hat formuliert klar, 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 Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe 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 Haupteinfahrachse Bahnhofstrasse-Hirschstrasse.

Die Passanten werden durch einen Umweg in die Sedelhöfe umgeleitet – die Passantenfrequenzen verschieben sich einseitig zu Ungunsten der bestehenden Innenstadt.

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 14.2.2013: *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, kündigte Wetzig an. „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 der MAB 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 Veränderungen der 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 und Neutralität sicher zu stellen.

Des weiteren 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 Haupteinfahrachse 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.

Zum Vordach und zur Anlieferung haben wir bereits in direkten Gesprächen mit und einem Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Gönner Stellung genommen.

Mit freundlichen Grüßen