**Schenk, Claudia (Stadt Ulm)**

**Von:**
**Gesendet:** Donnerstag, 31. Oktober 2013 20:52
**An:** Gönner. Ivo (Stadt Ulm)
**Betreff:**
**Anlagen:** Schaukasten Anlieferung mail 10.13.pdf; Schaufenster Anlieferung mail 10.13.pdf; Anlieferung Lageplan mail 10.13.pdf; Anlieferung Schnitt mail10.13.pdf

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Gönner,

eine funktionierende Anlieferung ist für die von existenzieller Bedeutung.

Wir haben nun Vorschläge der zukünftigen Anlieferung durch das Ulmer Architekturbüro Mühlich, Fink und Partner zeichnerisch darstellen lassen.
Ziel ist es, die Anlieferung vielseitig und attraktiv nutzbar zu machen und somit nahtlos in die Sedelhöfe-Schaufensterfront zu integrieren.

Diese Zielsetzung wird durch die 2 angefügten Varianten erreicht:

-Bei der Schaukasten Anlieferung ist auf die Tore zur Anlieferung vollflächig ein jeweils ca. 80cm 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 Schaufenster Anlieferung besteht das Schaufenster aus 2 beweglichen Schichten.
Die erste Schicht ist eine 2 flügelige Glasfront. Die 2. Schicht ist die Schaufenster Rückwand, die entweder 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 frei zwischen der Glasschicht und der Rückwand aufgebaut werden.

Beide Varianten ermöglichen, daß die zukünftige Anlieferung 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 kurzfristige für wenige Minuten die Schaufensterelemente nach innen geklappt werden.

Wir denken mit unseren Vorschlägen aufzeigen zu können, daß durch die Anlieferung, entgegen der MAB-Behauptungen, keine schmuddelige Hinterhof-Athmosphäre entsteht, die das gesamte Mietumfeld abwertet und die Attraktivität der Sedelhöfe gefährdet.

Durch die Anlieferung verlieren die Sedelhöfe im Erdgeschoss eine Einzelhandels-Mietfläche von ca. 110m², bei einer Gesamt-Einzelhandels-Mietfläche von ca. 23.000m² ( Angabe MAB/ Frühjahr 2012 ).
Die Anlieferung versorgt eines der umsatzstärksten und meist frequentierten Geschäftshäuser der Ulmer Innenstadt mit 4.000m² Verkaufsfläche.
Die Notwendigkeit einer dem Geschäftsbetrieb gerecht werdenden Anlieferung wiegt mehr als der Verlust von 110m² Mietfläche in den Sedelhöfen.

Für ihre Unterstützung möchten wir uns bedanken.
Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Stadt Ulm
Herrn Oberbürgermeister
Ivo Gönner
Marktplatz 1

89073 Ulm

26.11.2013

**Bebauungsplan „Sedelhöfe"**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

ich komme zurück auf das Gespräch, das Sie gestern mit den Vertretern meiner Mandantinnen, [redacted] (Betreibergesellschaft) und der [redacted] (Eigentümerin des Grundstücks [redacted], im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB geführt haben.

## I.
## Durch die Planung aufgeworfene Konflikte

Ihre Frage, ob das Ihnen von [redacted] übermittelte Schreiben vom 31.10.2013 als Äußerung im Rahmen von § 3 Abs. 1 BauGB behandelt werden soll, haben wir bejaht und zwar ausdrücklich

[redacted]

auch für die Grundstückseigentümerin . Ergänzend halte ich fest, was ich für meine Mandantinnen schon in der Besprechung geäußert habe:

## 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 zu realisieren.

Dem stünde das im Eigentum der stehende Vordach im Wege, welches nahezu den gesamten nördlichen Teil des Gebäudes 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 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 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 gezahlten Kaufpreis Eingang gefunden haben, wird ersatzlos beseitigt, um ein rein privatnütziges Vorhaben eines Dritten zu ermöglichen. Das muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das jetzige Grundstück seinerzeit nicht nur aus mehreren von Privaten erworbenen Grundstücken gebildet wurde, sondern dazu auch aus städtischem Eigentum Flächen durch die erworben worden sind. Infolge der Beteiligung der Stadt Ulm sowohl als Veräußerin einzelner Teilflächen des jetzigen Grundstücks Bahnhofstraße 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 genehmigt hat, die einen An- und Ablieferungsverkehr auslöst, der über die Bahnhofstraße – abgesehen von allen damit verbundenen städtebaulichen Nachteilen – nicht bewältigt werden kann. Das mit seinen 4.000 m² Verkaufsfläche wird täglich mehrfach vom Zentrallager der mit einem großen 7,5-Tonnen-Lkw mit Hebebühne angefahren, weil nur so die großen Liefermengen von jährlich über 600.000 Teilen,

darunter sperrige Ware wie Fitnessgeräte, Snowboards und Skier, bewältigt werden können.

Meine Mandantin hat Sie weiter darauf aufmerksam gemacht, dass an der nordöstlichen Gebäudeecke der zur Versorgung des Gebäudes Bahnhofstraße dienende Trafo im Boden eingebaut ist. Diese Stelle wurde seinerzeit gewählt, damit SWU einen unverbauten und jederzeit nutzbaren Zugang zu dieser Trafostation hat. Die Planunterlagen sehen an dieser Stelle eine überbaubare Fläche zugunsten von MAB vor.

## II.
## Erörterte Lösungsmöglichkeiten

### 1. „Erschließungstasche"

Sie haben mit meinen Mandantinnen die Pläne für eine „Erschließungstasche" erörtert, die Ihnen schon vorlagen. Sie laufen darauf hinaus, im Bereich des Erdgeschosses des von MAB an die Bahnhofstraße 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 meinen Mandantinnen 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 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 eine Öffnung platziert werden könnte, die zwar bei Verkaufsfläche kostet, aber einen Rundlaufeffekt auslöst und der Frequenz von einen Weg in die künftigen Sedelhöfe eröffnet. Sie hatten das als Variante bezeichnet. Den dazu angefertigten Plan der Architekten mühlich, fink & partner füge ich bei.

## 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.

Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie mich in diesem Zusammenhang über die weiteren Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht
Eing. 08. NOV. 2013
Tgb.-Nr. _____
Bearb. Stelle _____

An die
Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

Ulm/Donau

Ulm, den 08. 11. 2013

Betr.: Einspruch gegen Bebauungsplan 2013 und Planung „Sedelhöfe"

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Geschäftsführer der Grundstücksgesellschaft Johann Werdich GmbH & Co., KG, der u. a. die Grundstücke Ulm, Bahnhofstrasse 10 sowie Ulm, Münsterplatz 23 gehören, lege ich

**Einspruch**

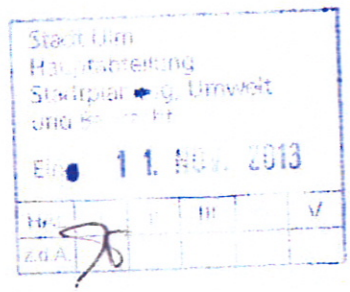
gegen die obige Bebauung ein.

Begründung:
Seit Juni 2013 wurden von Seiten der Bürgerschaft, also auch von uns, Architektenkammer, IHK, Ulmer City aber auch von 4 großen Gemeinderats-Fraktionen Veränderungen an der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend gefordert. Diese Wünsche sind der Stadt Ulm bekannt.

Die vorliegende Planung berücksichtigt diese Wünsche in keiner Weise. Sie verändert den Zugang zur Stadt zum Nachteil der gewachsenen Stadt und überlässt die Planungshoheit über die Stadtentwicklung offensichtlich einem Investor.

Mit freundlichem Gruß!

[redacted]




MF: SmB III

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

Ulm, 10.11.2013

**Einwendungen gegen die Planung Sedelhöfe und den ausgelegten Bebauungsplan**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorliegende Planung nicht den Anspruch, der an die Neukonzeption des Gesamtbereiches Citybahnhof – Bahnhofsvorplatz – Einkaufsquartier Sedelhöfe ab 2006 gestellt worden war. Wegen eines Geflechts scheinbarer und tatsächlicher Abhängigkeiten, teils selbst geschaffen, zumindest nicht verhindert, 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

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 – auch an Steuergeldern – 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!

Soweit das Grundsätzliche, hier die Einzeleinwendungen:

a) Der Meinungsbildungsprozess wurde durch vorenthaltene Kommunikation unnötiger Weise erschwert. Die ersten öffentlichen Äußerungen von Verantwortlichen am 30.10.2013 (SWP) hätten ohne Not 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 Umsiedlung von McDonald´s aus Steuermitteln aufzuwenden sind.

b) Der einzig zulässige, nämlich gesetzlich vorgeschriebene Weg geht über ein vorgeschaltetes Bebauungsplanverfahren. Darin hätte der Gemeinderat (und nur der!) die städtebaulichen Zielvorstellungen festlegen können. Darin wäre auch Bürgerbeteiligung obligatorisch gewesen und nicht durch Vorfestlegungen und abgeschlossene Planung ohne Veränderungsmöglichkeiten abgewürgt worden. Bürgerbeteiligung hätte beinhaltet, dass betroffene Anlieger, z.B. Händler, ihre Anliegen in dieser frühen Phase zielgerichtet hätten vorbringen können. Alternativen hätten aufgezeigt und weiterverfolgt werden können, z.B. ob eine bestehende Tiefgarage abgerissen und auf jährlich 600.000 € Parkeinnahmen verzichtet werden soll. Oder ob Bahnhofstr. 7 sich im Planungsumgriff befindet, hätte zusammen mit allen unliebsamen Folgen vorab geklärt werden können, auch, ob McDonald´s nicht besser am angestammten Platz bleiben und man darum herum planen sollte

c) Der ausgelegte Bebauungsplan soll § 13 a 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 Einkaufsquartier (zu) entwickeln". Parzellengenau wird für den Investor, nach seinen Vorstellungen und genau auf dieses Projekt 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. Städtebaulichen Wettbewerb, wie er nach BM Wetzig bei allen größeren innerstädtischen Bauvorhaben mit Beteiligung von „mindestens sieben, acht Architekten" durchzuführen wäre und wie bei Citybahnhof, 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 die Grundlagen fehlen ebenso wie etwaige Gutachten. Die zielgruppenorientierte Standortanalyse von Customer Research aus 2010 sagt nichts über die hier festgelegte Größe von 18.000 qm Verkaufsfläche aus. Aktualisierte Stellungnahmen des RP Tübingen vor dem Hintergrund stetig gewachsener Handelsflächen in Ulm und darum herum fehlen.

e) Dem Grundsatzbeschluss zum Wettbewerb Bahnhofsvorplatz 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 Bahnhofstiefgarage mit 800 Pkw-Parkplätzen begründet wurde, der dann auch im Fachausschuss 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 öffentlicher 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.

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 Beeinträchtigung der Wegebeziehung 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 Prozent des Wohnraums vergünstigt zur Verfügung gestellt werden. Abschluss des Bebauungsplanverfahrens und Datum des Kaufvertrags machen dies auch hier erforderlich. Die Planung sagt darüber nichts aus.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
Eing. 20. NOV. 2013
z.d.A.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

**Einschreiben m. Rückschein**

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

89073 U L M

**Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan „Sedelhöfe" gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nehme ich als Eigentümer der Immobilie „Bahnhofstr. 11" zum ausgelegten Bebauungsplan „Sedelhöfe" wie folgt Stellung:

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 zur 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 dem Gebäude Bahnhofsplatz 7 möglich sind- für sich und evt. Rechtsnachfolger akzeptieren.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage 5.5 zu GD 087/14

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
20. NOV. 2013
TLF: SMBIII

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

**18.11.2013**

Bürgerbeteiligung Projekt Sedelhöfe – Einwendungen und Bedenken

Sehr geehrte Damen und Herren!

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 Bahnhofsplatz 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 Wegführung 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 seitens der Eigentümergemeinschaft nie Verkaufsabsichten geäußert wurden. Auch in absehbarer Zukunft 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 aber soll diese Fläche bebaut und in die Verkaufsflächen der Sedelhöfe einbezogen werden.

   Damit wird die Wegführung auf Ebene 0 künstlich verengt und eine Blickbeziehung zur Bahnhofstraße entfällt.

3. Durch die gerade Wegführung direkt in die Sedelhöfe wird der Bürger, Pendler und Konsument verkaufspsychologisch manipuliert.

Insbesondere führt dies zwangsläufig dazu, dass minderjährige Pendler (zum Beispiel Schüler) direkt vom Bahnhof in nicht kontrollierbare Konsumwelten geleitet werden. Ist das im Interesse des Jugendschutzes? Dies mag im Interesse des Investors liegen, ist aber nicht vereinbar mit dem öffentlichen Interesse. Wissenschaftliche Forschungen belegen, dass Wegeführungen unter verkaufspsychologisches Gesichtspunkten zu mehr Umsatz führen. Genau dies wird bei der Planung Sedelhöfe unterstützt. Diese „moderne" verkaufspsychologischen Wegführung spült dem Betreiber automatisch 30 000 Menschen täglich in die Verkaufsräume. Allein damit lassen sich leicht 150 Mio. investieren!

4. Durch den Wegfall der ursprünglich ebenen Unterführung (Durchgehend auf Ebene – 1) entsteht wiederum eine erhebliche Einschränkung für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer; auch Passanten mit Kinderwagen und/oder kleinen Kindern müssen beschwerliche Wege vom Bahnhof 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 die Stadt, wenn der Betreiber mit Diskount, 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 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.

Mit freundlichen Grüßen,

zur B-Plan Akte FK SUB III

Anlage 5.6 zu GD 087/14

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

Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
20. NOV. 2013

Ulm, den 19.11.2013

**Projekt Eingang Innenstadt / Sedelhöfe**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei unsere Stellungnahme zum Projekt Eingang Innenstadt / Sedelhöfe.

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 Schule) den direkten Weg über die Friedrich-Ebert-Strasse nehmen wird.
Zum Beispiel: Kinder auf dem Weg zu Schule rennen kurz mal über die Strasse.

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 Auswärtige von Ulm mitnehmen.
Ein Einkaufscenter zu durchqueren ist keine Attraktion, Ulm zu durchqueren schon.
Wir haben so eine schöne Innenstadt, da sollte es doch Ziel sein, diese 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.

Mit freundlichen Grüssen

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht
Eing. 20. NOV. 2013
Hptl. | I | II | III | IV | V
z.d.A.

WF: StB III ef.

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

89073 Ulm

19.11.2013

Betrifft: Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

**Bebauungsplan „Sedelhöfe" hier : Parken**

Sehr geehrte Damen und Herren

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.

2. Die Parkbuchten sind auf die derzeitigen SUV Pkws eizurichten, also mindestens 2,5 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 Caos vom 31.Mai 2013 des Blautalcenters zu nennen als die Besucher für Stunden das Parkhaus nicht verlassen konnten, da in der Blaubeurer Str. Bauarbeiten durchgeführt wurden.

Bitte beachten Sie, daß nur ein Bruchteil der in Ihrer Studie aufgeführten möglichen kunden – Zitat :„Innerhalb des Einzugsgebiets des Ulmer Einzelhandels leben etwa 960.000 Menschen." - mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen werden.
Heute hängt der Erfolg eines Einkaufszentrums in erster Linie von der Erreichbarkeit mit dem PKW ab.

Über Ihre Stellungnahme würde ich mich sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm
Hauptabteilung
Stadtplanung, Umwelt
und Baurecht
Eing. 20. NOV. 2013
I II III IV V

[redacted]

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

19. November 2013
eigenedateien/ulm/sedelhöfe

**Bürgerbeteiligung Projekt Sedelhöfe – Einwendungen und Bedenken**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind Eigentümer einer an den Einzelhandel vermieteten Immobilie am Münsterplatz und haben folgende Einwendungen gegen den derzeitigen Planungsstand Sedelhöfe:

1. Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof und dem künftigen Parkhaus Bahnhofsplatz 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 Wegführung 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 seitens der Eigentümergemeinschaft 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 der Bahnhofsraße 7 liegenden Grundstücksfläche geplant werden müssen. Jetzt aber soll diese Fläche bebaut und in die Verkaufsfläche der Sedelhöfe einbezogen werden.

   Damit wird die Wegführung auf Ebene 0 künstlich verengt und eine Blickbeziehung zur Bahnhofstraße entfällt.

[redacted]

3. Die angestrebte Wegführung führt zwangsläufig dazu, dass minderjährige Pendler (z.B. Schüler und Lehrlinge) direkt vom Bahnhof in nicht kontrollierbare Konsumwelten geführt werden. Ist das im Interesse des Jugendschutzgesetzes? Dies mag im Interesse des Investors liegen, ist aber nicht vereinbar mit dem öffentlichen Interesse. Wissenschaftliche Forschungen belegen, dass Wegeführungen unter verkaufspsychologischen Gesichtspunkten zu mehr Umsatz führen. Genau das wird bei der Planung Sedelhöfe unterstützt. Diese moderne verkaufspsychologische 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 (durchgehend auf Ebene – 1) entsteht wiederum eine erhebliche Einschränkung für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer als auch für Passanten mit Kinderwagen und/oder Kleinkindern. Diese müssen nun den beschwerlicheren Weg vom Bahnhof in Richtung Stadtzentrum auf sich nehmen. Ist das unter den heutigen Gesichtspunkten und den Erkenntnissen über behinderten- und familien- bzw. kindergerechten Lösungen noch vereinbar?

5. Der Investor wird die Sedelhöfe nicht selbst bewirtschaften. Daraus ergibt sich eine nicht abschätzbare Unsicherheit in Bezug auf die Qualität der künftigen Betreiber. Wie verhält sich dann die Stadt, wenn der Betreiber den größten Zugang zur Stadt z.B. an Discountläden, 1- € - Läden, Factory Outlets und Spielhallen oder „Kneipen" vermietet? Grundlage für jede private Baugenehmigung ist doch ein klares, detailliertes Nutzungskonzept, das auch zur Stadt und ihrem Charakter insgesamt passt. Bei den Sedelhöfen, so scheint es, gibt es quasi eine pauschale Freigabe! Wird hier mit zweierlei Maß gemessen?

Die derzeitige Planung bedarf einer sorgfältigen und ausgewogenen Prüfung und Überarbeitung unter Einbeziehung der Interessen der Bürger und Immobilienbesitzer als auch vor allem jener Ulmer Kaufleute, sie sich seit vielen Jahren für und um Ulm engagieren.

Es muss vor allem im Interesse der Stadt Ulm liegen, dass eine deutlich verbesserte Anbindung an die Bahnhofstrasse und damit auch an die Ulmer Innenstadt gewährleistet wird. Das ist die Stadt Ulm dem alteingesessenen Handel schuldig.

Mit freundlichen Grüssen