



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	20.06.2014		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 15.07.2014	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 16.07.2014	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 252/14

**Betreff:** Bebauungsplan "Sedelhöfe"  
- Behandlung der Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss -

<b>Anlagen:</b>	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Bebauungsplan	(Anlage 2)
	1	textliche Festsetzungen	(Anlage 3)
	1	Begründung	(Anlage 4)
	24	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	(Anlage 5.1 - 5.24)
	10	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen TÖB-Beteiligung	(Anlage 6.1 - 6.10)
	13	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auslegung	(Anlage 7.1 - 7.13)
	10	Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen im Zuge der TÖB-Beteiligung zur öffentlichen Auslegung	(Anlage 8.1 - 8.10)
	2	Protokolle zu öfftl. Informationsveranstaltungen im Verfahren	(Anlage 9.1 – 9.2)
	9	Projektpläne, Grüntuch Ernst Architekten, Berlin	(Anlage 10.1 – 10.9)
	1	Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage	(Anlage 11)
	1	Planungsvorschlag Andienung Bahnhofstraße 16	(Anlage 12)
	1	Raumordnerische Entscheidung vom 23.10.2013	(Anlage 13)
	1	Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Fa. BEKON Lärmschutz und Akustik GmbH, Augsburg	(Anlage 14)
	1	Zielgruppenorientierte Standortanalyse Customer Research 42 GmbH, Ravensburg	(Anlage 15)
	1	Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung der Sedelhöfe GMA mbH, Ludwigsburg	(Anlage 16)
	1	Verkehrsgutachten	(Anlage 17)
	1	Analyse der Passantenströme, Prof. Dr. Jenne, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften	(Anlage 18)

**Antrag:**

1. Die zum Entwurf des Bebauungsplans "Sedelhöfe" vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften "Sedelhöfe" in der Fassung vom 20.06.2014 als Satzungen zu erlassen sowie die Begründung vom 20.06.2014 hierzu festzulegen.

Jescheck

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

## Sachdarstellung:

### 1. Kurzdarstellung

Zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts beabsichtigt die Stadt Ulm, in integrierter Lage unweit des Hauptbahnhofs an der Sedelhofgasse ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier zu entwickeln, welches sich in die städtebauliche Struktur der Ulmer City einfügt und eng mit den umliegenden Stadtfeldern verknüpft. Neben Verkaufsflächen für Einzelhandel in der Größenordnung von max. 18 000 m<sup>2</sup> sind Einheiten für Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnnutzung geplant. Dieser moderate Verkaufsflächenzuwachs trägt der steigenden Nachfrage nach innerstädtischen Einzelhandelsflächen Rechnung. Mit dem Projekt Sedelhöfe besteht nun die Chance, ein bislang vernachlässigtes Quartier an der Rückseite der Haupteinkaufslagen zu einem attraktiven Stadtfeld umzubauen und zwischen Hauptbahnhof und Wengenviertel einen starken Entwicklungsimpuls für die nördliche Innenstadt zu setzen. In einem vorgeschalteten Investorenverfahren konnte sich die Fa. MAB Development, Frankfurt mit einer Planung durchsetzen, die die ambitionierten städtebaulichen Vorgaben der Stadt umsetzt. Aufbauend auf dieser Planung hat die Stadt gemeinsam mit dem Investor ein Projekt entwickelt; dieses liegt dem Bebauungsplan zugrunde. Die Grundstücke des Baufelds befinden sich im Eigentum der Stadt und sollen schließlich an den Investor veräußert werden.

### 2. Rechtsgrundlagen

- a) § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548).
- b) BauNVO i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I.S. 132) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I.S. 1548)
- c) § 74 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2010 (GBl. S. 358 ber. S. 416), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2013 (GBl. S. 389, 440)

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt.

### 3. Geltungsbereich

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

### 4. Änderung bestehender Bebauungspläne

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

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

### 5. Verfahrensübersicht

- Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden/ Träger öffentlicher Belange in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 25.06.2013 (§ 197)
- frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden/ Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 1 bzw § 4 Abs. 1 BauGB vom 04.11.2013 bis einschließlich 22.11.2013
- Auslegungsbeschluss in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 08.04.2014 (§ 85)
- öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs und erneute Beteiligung der Behörden/ Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 BauGB vom 25.04.2014 bis einschließlich 28.05.2014.

## 6. Abwägung und Behandlung der Stellungnahmen

Gemäß § 1 Abs. 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Gegenstand der Abwägung sind neben den im Folgenden aufgeführten Einwendungen alle relevanten privaten und öffentlichen Belange.

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

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

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

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

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

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

- Stufe 1:  
Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.
- Stufe 2:  
Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter

nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern.

- Stufe 3:  
Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.

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

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

Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße bleibt uneingeschränkt die Haupteinschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Es ist davon auszugehen, dass das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, an der Sogwirkung dieser für die gesamte Innenstadt bedeutsamen Erschließungsachse nichts ändern wird. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur und unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Nebenlagen beidseits der Achse Bahnhofstraße - Hirschstraße. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege der Sedelhöfe und deren vielfältige Anknüpfungspunkte an das bestehenden Wegenetz werden die Besucher der Sedelhöfe bruchlos in die Bahnhofstraße bzw. in die umliegenden Quartiere weiterleiten.

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

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

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

Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein

Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung sowie der Zugang aus der Bahnhofspassage mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Im Übrigen führen die bestehenden Fußwege von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage bereits heute teilweise über private Grundstücksflächen, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt sind.

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

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

- (5) *Die Notwendigkeit eines Verkaufsflächenzuwachses von 18.000 m<sup>2</sup> in der Ulmer Innenstadt wird bezweifelt. Ein solcher Zuwachs führt zur „Kannibalisierung“ innerhalb der Ulmer Einzelhandelsstruktur.*

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

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

Die Podiumsdiskussion am 16.10.2013 war lediglich der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im

Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite [www.citybahnhof-ulm.de](http://www.citybahnhof-ulm.de) erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite [www.sedelhoefe-ulm.de](http://www.sedelhoefe-ulm.de) Auskunft über das Vorhaben.

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

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen, die der Gemeinderat im Zuge der Beschlussfassungen in die Abwägung einbezieht. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Eine Vorwegbindung ist also nicht gegeben.

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

Im Einzelnen wurden die eingegangenen Stellungnahmen folgendermaßen abgewogen und behandelt:

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<u>Einwender 1, Schreiben vom 31.10.2013</u> (Anlage 5.1)  „Eine funktionierende Anlieferung ist für ( <i>das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i> ) von existenzieller Bedeutung. Wir haben nun Vorschläge der zukünftigen Anlieferung ( <i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i> ) durch das Ulmer Architekturbüro Mühlich, Fink und Partner zeichnerisch darstellen lassen. Ziel ist es, die Anlieferung ( <i>für das Geschäftshaus</i>	Aufbauend auf den genannten Vorschlägen hat die Stadt dem Einwender mittlerweile ein Lösungsangebot unterbreitet. Die Andienung des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 soll, wie vom Einwender gefordert, vor dessen Nordfassade verbleiben. Hier wird anstelle des bestehenden Vordachs im Erdgeschoss eine verschließbare Andienungstasche in das

<p><i>Bahnhofstraße 16</i>) vielseitig und attraktiv nutzbar zu machen und somit nahtlos in die Sedelhöfe-Schaufersterfront zu integrieren. Diese Zielsetzung wird durch die 2 Varianten erreicht:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bei der Schaukastenlieferung ist auf die Tore zur Anlieferung vollflächig ein jeweils 80 cm tiefer Schaukasten aufgesetzt, der mannigfache Präsentationsmöglichkeiten schafft. Hier kann Ware mit Schaufersterpuppen genauso gezeigt werden, wie großformatige Dia-Stimmungsbilder oder eine Kombination aus beidem.</li><li>• Bei der Schaufersterlieferung besteht das Schauferster aus 2 beweglichen Schichten. Die erste Schicht ist eine 2-flügelige Glasfront. Die zweite Schicht ist die Schauferster-Rückwand, die entweder als Träger von großformatigen Stimmungsbildern oder auch als Multimedia-Wand ausgeführt sein kann. Im Falle von Multi-Media ließen sich auf der Rückwand u.a. Filme, Modeschauen oder auch Ulm-Impressionen/-Informationen darstellen. Die Dekoration über Schaufersterpuppen kann rollbar/beweglich frei zwischen der Glasschicht und der Rückwand aufgebaut werden.</li></ul> <p>Beide Varianten ermöglichen, dass die zukünftige Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) zu über 99,5 % der Betriebszeit der Sedelhöfe einen ganz normalen Schauferster-Charakter hat. Nur während der Einfahrt und Ausfahrt in oder aus der Anlieferung heraus müssen kurzfristig für wenige Minuten die Schaufersterelemente nach Innen geklappt werden. Wir denken mit unseren Vorschlägen aufzeigen zu können, dass durch die Anlieferung, entgegen der MAB- Behauptung, keine schmutzige Hinterhof- Atmosphäre entsteht, die das gesamte Mietumfeld abwertet und die Attraktivität der Sedelhöfe gefährdet.</p> <p>Durch die Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) verlieren die Sedelhöfe im Erdgeschoss eine Einzelhandels-Mietfläche von ca. 110 m<sup>2</sup>, bei einer Gesamt-Einzelhandels-Mietfläche von ca. 23.000 m<sup>2</sup> (Angabe MAB/Frühjahr2012). Die Anlieferung (<i>für das Geschäftshaus Bahnhofstraße 16</i>) versorgt eines der umsatzstärksten und meist frequentierten Geschäftshäuser der Ulmer Innenstadt mit 4.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Die Notwendigkeit einer dem Geschäftsbetrieb (<i>des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16</i>) gerecht werdenden Anlieferung wiegt mehr als der Verlust von 110 m<sup>2</sup> Mietfläche in den Sedelhöfen.“</p>	<p>Sedelhöfe-Projekt integriert. Die Tore erhalten außenliegende Schauferster und werden nur für Ein- und Ausfahrten der Lieferfahrzeuge geöffnet (vgl. Anlage 10). Die Fassade des Erdgeschosses springt im Bereich der Anliertasche zurück, so dass das Gebäude Bahnhofstraße 16 über einen zusätzlichen Zugang an die Sedelhofgasse angebunden werden kann. Die Geschäftsflächen des Gebäudes Bahnhofstraße 16 docken auf diese Weise unmittelbar an das neue Einkaufsquartier an. Die Andienungtasche wird im vorliegenden Bebauungsplanentwurf mit Geh- und Fahrrechten zugunsten des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 gesichert.</p>
---	--

<p>Mit Schreiben vom 26.11.2013 haben die Rechtsanwälte des Einwenders dessen Position weiter ausgeführt:</p> <p>„(...)</p> <p>I. Durch die Planung aufgeworfene Konflikte 1. Realisierungshindernis Vordach</p> <p>Würden die jetzt öffentlich präsentierten Planunterlagen unverändert zu Festsetzungen eines Bebauungsplans, dann wäre MAB gleichwohl nicht in der Lage, das Vorhaben wie mit der Stadt Ulm vereinbart zur realisieren. Dem stünde das im (<i>Privat</i>-)Eigentum (...) stehende Vordach im Wege, welches nahezu den gesamten nördlichen Teil des Gebäudes Bahnhofstraße 16 beherrscht. Im Bereich des Vordachs ist es unmöglich, die in den Planunterlagen vorgesehene geschlossene Bebauung zu realisieren. Dies war das maßgebliche Motiv für die Stadt Ulm, gegen meine Mandantin (...) eine Beseitigungsverfügung für dieses Vordach zu erlassen. Die damit befassten Verwaltungsrichter in Sigmaringen und beim Hof in Mannheim haben bestätigt, dass das 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.</p> <p>2. Abwägungshindernis Erschließung/Andienung</p> <p>Unabhängig von dem Vordach dürften bauleitplanerische Festsetzungen, die den jetzt präsentierten Planunterlagen entsprechen, nicht mit den Vorgaben von § 1 Abs. 7 BauGB vereinbar sein. Die jetzt vorgesehene Planung nimmt dem Grundstück Bahnhofstraße 16 die straßenseitige Erschließung gerade in dem Bereich, auf den es nach dem Zuschnitt seiner konkreten, von der Stadt Ulm genehmigten Bebauung für den Lkw-Verkehr ausgerichtet ist. Diese Erschließung durch die Sedelhofgasse, für die von den Eigentümern der früheren Grundstücke Erschließungsbeiträge gezahlt wurden und in den von der (<i>neuen Eigentümerin</i>) gezahlten Kaufpreis Eingang gefunden haben, wird ersatzlos beseitigt, um ein rein privates Vorhaben eines Dritten zu ermöglichen. Das muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das jetzige Grundstück Bahnhofstraße 16 seinerzeit nicht nur aus mehreren von Privaten erworbenen Grundstücken gebildet wurde, sondern dazu auch aus städtischem Eigentum Flächen</p>	<p>Der Bebauungsplanentwurf wurde im Sinne der Gerichtsentscheidung geändert. Die Stadt und die Eigentümer Bahnhofstraße 16 streben eine Lösung dahingehend an, dass ein Rückbau des Vordachs erfolgt und die Anlieferung im dortigen Bereich durch eine sog. Erschließungs-tasche (Anlieferungsbereich mit angepassten Schaufensterkastentore) weiterhin möglich bleibt.</p> <p>Die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gemäß § 1 Abs. 7 BauGB in Bezug auf die Andienung des Grundstücks Bahnhofstraße 16 fand im Bebauungsplan mit der oben beschriebenen Änderung des Planentwurfs (planungsrechtliche Sicherung einer rückwärtigen Andienungsfläche) ihren Niederschlag.</p>
--	--

<p>durch die (<i>neue Eigentümerin</i>) erworben worden sind. Infolge der Beteiligung der Stadt Ulm sowohl als Veräußerin einzelner Teilflächen des jetzigen Grundstücks Bahnhofstraße 16 als auch als Baugenehmigungsbehörde für das jetzige, für die Lkw-Belieferung baulich auf die Sedelhofgasse ausgerichtete Bestandsobjekt durften und dürfen meine Mandantinnen darauf vertrauen, dass die Erschließung durch eine mit Lkw befahrbare öffentliche Straße (Sedelhofgasse) nicht ohne Ersatzlösung an dieser Stelle beseitigt wird. Die Stadt Ulm muss sich daran festhalten lassen, dass Sie baurechtlich eine Nutzung des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 16 genehmigt hat, die einen An- und Ablieferungsverkehr auslöst, der über die Bahnhofstraße - abgesehen von allen damit verbundenen städtebaulichen Nachteilen – nicht bewältigt werden kann. Das (<i>betreffende</i>) Handelsgeschäft mit seinen 4.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche wird täglich mehrfach vom Zentrallager (...) mit einem großen 7,5-Tonnen-Lkw mit Hebebühne angefahren, weil nur so die großen Liefermengen von jährlich 600.000 Teilen, darunter sperrige Ware (...) bewältigt werden können.</p> <p>Meine Mandantin hat Sie weiter darauf aufmerksam gemacht, dass an der nordöstlichen Gebäudeecke der zur Versorgung des Gebäudes Bahnhofstraße 16 dienende Trafo im Boden eingebaut ist. Diese Stelle wurde seinerzeit gewählt, damit die SWU einen unverbauten und jederzeit nutzbaren Zugang zu dieser Trafostation hat. Die Planunterlagen sehen an dieser Stelle eine überbaubare Fläche zugunsten von MAB vor.</p> <p>II. Erörterte Lösungsmöglichkeiten 1. „Erschließungstasche“</p> <p>Sie haben mit meiner Mandantin die Pläne für eine „Erschließungstasche“ erörtert, die Ihnen schon vorlagen. Sie laufen darauf hinaus, im Bereich des Erdgeschosses des von MAB an die Bahnhofstraße 16 anzubauenden Gebäudes anstelle des Vordachs eine durch zwei ansprechend gestaltete und an die MAB-Fassade angepasste Schaufensterkastentore verschließbare Anlieferungszone zu realisieren. Auf den beigefügten, Ihnen und den Gemeinderäten aber schon vorliegenden Plan des Architekturbüros mühlich, fink &amp; partner nehme ich Bezug. Sie haben dazu die Auffassung vertreten, es sei sachgerecht, wenn die Schaufensterkastentore in diesem Bereich</p>	<p>Mit der vorliegenden Änderung des Bebauungsplanentwurfs (Rücksetzung der Baugrenze im Erdgeschoss vor der Andienungstasche Bahnhofstraße 16) schließt die Trafostation nun unmittelbar an die mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belegte Verkehrsfläche an. Die Zugänglichkeit der Trafostation bleibt also weiterhin gewährleistet.</p> <p>Die beiden vorgelegten Varianten wurden eingehend diskutiert. Die Variante 2 mit zusätzlicher öffentlicher Verkehrsfläche vor der nordöstlichen Gebäudeecke des Geschäftshauses Bahnhofstraße 16 wird bevorzugt. Auf diese Weise kann von der Sedelhofgasse aus ein Zugang zum Bestandsgebäude geschaffen und somit die bestehende Geschäftslage bruchlos mit dem neuen Einkaufsquartier verknüpft werden. Dieser Vorschlag wurde im geänderten Bebauungsplanentwurf in entsprechende Festsetzungen überführt.</p>
---	---

<p>von meiner Mandantin betrieben würden.</p> <p>2. Variante mit zusätzlicher öffentlicher Verkehrsfläche</p> <p>Im weiteren Gesprächsverlauf haben Sie angeregt, die Schaukastentore weiter zurückzusetzen und nicht mehr in Fortführung der östlichen Außenwand des geplanten MAB-Gebäudes auszurichten, sondern parallel zu der östlichen Außenwand des (<i>betroffenen</i>) Gebäudes. Den dadurch entstehenden Freiraum würde die Stadt Ulm als öffentliche Verkehrsfläche festsetzen. Den besonderen Charme dieser Lösung haben Sie darin gesehen, dass in dem dadurch freibleibenden Teil der nördlichen Außenwand des Gebäudes Bahnhofstraße 16 eine Öffnung platziert werden könnte, die zwar (<i>im Bestandsgebäude</i>) Verkaufsfläche kostet, aber einen Rundlauseffekt auslöst und der Frequenz (<i>des betroffenen Handelshauses</i>) einen Weg in die künftigen Sedelhöfe eröffnet. Den dazu angefertigten Plan der Architekten mühlich, fink &amp; partner füge ich bei.</p> <p>3. Vertragliche Verständigung vor einer Auslegung</p> <p>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.</p> <p>(...)</p>	<p>Die vertragliche Verständigung ist spätestens bis zum Satzungsbeschluss herbeizuführen.</p>
<p><u>Einwender 2, Schreiben vom 08.11.2013 (Anlage 5.2)</u></p> <p>Der Einwender ist Geschäftsführer einer Grundstücksgesellschaft mit Grundstücken an der Bahnhofstraße und am Münsterplatz. Gegen die Bebauung wird Einspruch erhoben.</p> <p>„Seit Juni 2013 wurden von Seiten der Bürgerschaft, also auch von uns, Architektenkammer, IHK und Ulmer City aber auch von 4 großen Gemeinderatsfraktionen Veränderungen an der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend gefordert. Die vorliegende Planung berücksichtigt diese Wünsche in keiner Weise. Sie verändert den Zugang zur Stadt zum Nachteil der gewachsenen Stadt und überlässt die Planungshoheit offensichtlich einem Investor.“</p>	<p>Wesentliche Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt nicht zur Verfügung. Die im Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße aus. Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in</p>

	<p>die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Städtebauliches Ziel bleibt aber die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.</p>
<p><u>Einwender 3 , Schreiben vom 10.11.2013 (Anlage 5.3)</u></p> <p>„Die vorliegende Planung (entspricht) nicht dem Anspruch, der an die Neubaukonzeption des Gesamtbereichs Citybahnhof – Bahnhofsvorplatz – Einkaufsquartier Sedelhöfe gestellt worden war. Wegen eines Geflechts von Abhängigkeiten mussten großzügige,</p>	<p>Der Fachbereichsausschuss hat am 12.12.2006 das Stadtentwicklungsprojekt „Citybahnhof Ulm“ auf den Weg gebracht (GD Nr. 288/06). Als erster Baustein aus diesem Gesamtprojekt wird nun das Einkaufsquartier Sedelhöfe konkret entwickelt. Zentrale</p>

<p>komfortable, zukunftsweisende Lösungsansätze den kleinlich-begrenzt wirkenden Realisierungsmöglichkeiten weichen, die sich den momentan bestehenden Gegebenheiten unterzuordnen hatten.</p> <p>Dazu gehören auch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Der Abriss eines Innenstadtviertels ohne kon-krete Bauplanung</li><li>- 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.</li></ul> <p>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 Maß-stab muss angesichts der gewaltigen Investitionen stets das zukunftsweisende Optimum sein, nicht der Blick zurück auf die bisherige Lösung. Wenn am Ende auch nur Kompromisslösungen oder gar Verschlechterungen stehen, ist das Ziel verfehlt worden und die Investition muss unbesehen der Vorleistung in Frage gestellt werden.</p> <p>Einzeleinwendungen:</p> <p>a) der Meinungsbildungsprozess wurde durch vorenthaltene Kommunikation unnötigerweise erschwert. Die ersten öffentlichen Äußerungen von Verantwortlichen am 30.10.2013 (SWP) hätten bereits zu Beginn des Verfahrens,</p>	<p>Aufgabe der Projektentwicklung ist gerade die Abstimmung der Planungsziele auf die liegenschaftlichen, funktionalen und ökonomischen Rahmenbedingungen. Bei aller Notwendigkeit zum Kompromiss bei komplexen Projekten der Innenentwicklung bleibt die übergeordnete städtebauliche Leitidee eines gemischt genutzten und offenen Einkaufsquartiers in integrierter Innenstadtlage unangetastet.</p> <p>Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung vor.</p> <p>Als politisch verantwortliches Gremium hat der Gemeinderat das Projekt Sedelhöfe auf den Weg gebracht und seit 2006 alle wesentlichen Schritte der Projektentwicklung begleitet bzw. per Beschluss legitimiert. Gewerbe-/ Dienstleistungsprojekte in der hier vorliegenden Größenordnung benötigen im Vorfeld abgestimmte Vorgehensweisen, die üblicherweise in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB Äußerungen und Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden können.</p> <p>Die städtebauliche Entwicklung des Sedelhofquartiers blieb in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten deutlich hinter der positiven Entwicklung anderer Innenstadtquartiere zurück und bedarf dringend der Restrukturierung. Die Stadt hat dies frühzeitig erkannt und sich durch eine langfristige Liegenschaftspolitik Gestaltungsfreiräume im Quartier geschaffen. Über den Status quo hinausgehende Arrondierungen (etwa die Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7) sind auf absehbare Zeit allerdings nicht möglich, so dass die Planung auf die aktuellen Rahmenbedingungen abgestimmt werden muss. Alle grundlegenden Planungsziele können mit dem vorliegenden Projekt erfüllt werden. Der Weg zu einer großzügigeren Lösung der Verbindung Bahnhof/Bahnhofstraße ist nicht verbaut, sondern der Zukunft vorbehalten.</p> <p>Der Gemeinderat und seine Organe haben das Projekt von Beginn an in zahlreichen Sitzungen öffentlich behandelt sowie in</p>
--	--

<p>also im Frühjahr 2012 abgegeben werden können, konform mit den EU-Ausschreibungsrichtlinien und ohne Bieterinteressen zu verletzen. Nach wie vor fehlen jedoch wesentliche Informationen von Vorfestlegungen im Projektvertrag über Brandschutzfragen bis hin zu den – aus heutiger Sicht – vermeidbaren, unsinnig hohen Kosten, die für die Umsiedelung von McDonalds aus Steuermitteln aufzuwenden sind.</p>	<p>mehreren öffentlichen Veranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern zur Diskussion gestellt. Am 11.12.2007 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen. (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof wurde auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www.citybahnhof.ulm.de">www.citybahnhof.ulm.de</a> erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite <a href="http://www.sedelhoeffe-ulm.de">www.sedelhoeffe-ulm.de</a> Auskunft über das Vorhaben. Technische Fragen etwa zum Brandschutz werden im Zuge der vertieften Projektentwicklung mit den verantwortlichen Fachingenieuren beantwortet. Die provisorische Auslagerung des McDonalds-Restaurants war aufgrund eines bestehenden langfristigen Mietverhältnisses unumgänglich. Die Beibehaltung des Status quo würde zu einer Verfestigung der unbefriedigenden Situation am westlichen Zugang vom Hauptbahnhof zur Innenstadt führen.</p>
<p>b) Der einzig zulässige, nämlich gesetzlich vorgeschriebene Weg geht über ein vorgeschaltetes Bebauungsplanverfahren. Darin hätte der Gemeinderat die städtebaulichen Zielvorstellungen festlegen können. Darin wären auch Bürgerbeteiligungen obligatorisch gewesen und nicht durch Vorfestlegungen und abgeschlossene Planungen ohne Veränderungsmöglichkeiten abgewürgt worden. Bürgerbeteiligung hätte beinhaltet, dass betroffene Anlieger ihre Äußerungen in dieser frühen Phase zielgerichtet hätten vorbringen können.</p>	<p>Auf Grundlage der Beschlüsse des Gemeinderats und seiner Organe hat die Stadt gemeinsam mit dem Investor MAB das Projekt Sedelhöfe entwickelt und unter Berücksichtigung der komplexen städtebaulichen, liegenschaftlichen und funktionalen Rahmenbedingungen in einen Projektentwurf umgesetzt. Dieser Entwurf ist nun hinreichend konkret, so dass die Öffentlichkeit die Auswirkungen der Planung beurteilen kann. Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag</p>
<p>Alternativen hätte aufgezeigt und weiterverfolgt werden können, z.B. ob eine</p>	

<p>bestehende Tiefgarage abgerissen und auf jährliche Parkeinnahmen von 600.000 € verzichtet werden soll. Oder ob sich das Gebäude Bahnhofstraße 7 im Planungsumgriff befindet, hätte zusammen mit allen unliebsamen Folgen abgeklärt werden können, auch, ob McDonalds nicht besser am angestammten Platz bleiben und man herum planen sollte.</p> <p>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 Einkaufszentrum zu entwickeln“. Parzellengenau wird für den Investor ein Bebauungsplan zugeschnitten, sogar Verkaufsf lächen und Sortimente stehen schon fest.</p> <p>Alternativplanungen, wie das BauGB und die entsprechenden Kommentare sie zumindest im Konfliktfall vorsehen/empfehlen, gibt es nicht. Ein städtebaulicher Wettbewerb, wie er nach BM Wetzig bei allen größeren innerstädtischen Bauvorhaben mit Beteiligung von „mindestens sieben, acht</p>	<p>nicht zur Durchführung.</p> <p>Die genannten Planungsvarianten wurden im Zuge der Projektvorbereitung untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Sedelhofgarage ließ sich in ihrer bestehenden Form nicht in die geplante, umfassende Restrukturierung des Sedelhof-quartiers integrieren; sie wird daher durch eine neue Garage im Quartier ersetzt.</li><li>• Die Aufnahme des Gebäudes Bahnhofstraße 7 in den Umgriff des Bebauungsplans würde sich nur als sinnvoll erweisen, wenn es auf absehbare Zeit angekauft werden und damit verbunden eine konkrete Entwicklungsabsicht abgeleitet werden könnte. Dies ist trotz intensiver Bemühungen nicht absehbar.</li><li>• Die provisorische Auslagerung des McDonalds-Restaurants war aufgrund eines bestehenden langfristigen Mietverhältnisses unumgänglich. Die Beibehaltung des Status quo würde zu einer Verfestigung der unbe-friedigenden Situation am westlichen Zugang vom Hauptbahnhof zur Innenstadt führen.</li></ul> <p>Diese Ergebnisse wurden im vorliegenden Planungsvorschlag umgesetzt und können nun im Zuge des förmlichen Beteiligungsverfahrens beurteilt und diskutiert werden.</p> <p>Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein klassischer Bebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann.</p>
---	---

<p>Architekten“ durchzuführen wäre und wie bei City-Bahnhof, Sanierung Dichterviertel und Wengenviertel obligatorisch, wurde hier ausgeschlossen. Investor, Planungsbüro und dessen Entwurf mussten als Paketlösung akzeptiert werden.</p> <p>d) Das Einkaufszentrum soll nach Erkenntnissen der Marktforschung entwickelt werden. Hinweise auf Grundlagen fehlen ebenso wie etwaige Gutachten. Die zielgruppenorientierte Standortanalyse von Custom Research aus 2010 sagt nichts über die festgelegte Größe von 18.000 m<sup>2</sup> aus. Aktualisierte Stellungnahmen des RP Tübingen vor dem Hintergrund stetig wachsender Handelsflächen in Ulm und darum herum fehlen.</p> <p>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 Bahnhoftiefgarage mit 800 Pkw-Parkplätzen begründet wurde, der dann auch im Fachbereichsausschuss kontrovers diskutiert wurde. In der Beschlussvorlage GD 157/12 für die nicht-öffentliche Sitzung (dort als öffentlich gekennzeichnet) am 25.04.2012 heißt es: „Anstelle von Parkebenen ausschließlich in den oberen Geschossen wird nun auch eine Parkgarage im Untergrund favorisiert“. In GD 198/13 (Aufstellungsbeschluss Sedelhöfe vom 25.06.2013) wird die Tiefgarage in einem einzigen Satz erwähnt: „Die notwendigen Parkplätze befinden sich in einer zweigeschossigen Tiefgarage mit ca. 500 Einstellplätzen“. Über Abbruch der bestehenden TG wurde so wenig beschlossen wie über den Neubau an derselben Stelle sowie über die Art deren Nutzung (eingeschränkter Nutzerkreis oder öffentlich zugänglich?).</p> <p>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</p>	<p>Die Prüfung von Planungsalternativen hat im EU-Ausschreibungsverfahren stattgefunden. Die Investoren mussten sich mit jeweils einem Projekt bewerben, das nach funktionalen, gestalterischen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet wurde. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis des EU-Ausschreibungsverfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt.</p> <p>Die Verkaufsflächenbeschränkung auf 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Die Stadt Ulm hat am 15.10.2012 die Einleitung des Raumordnungsverfahrens beantragt. Auf dieser Grundlage sowie der Festlegung von Sortimentsobergrenzen hat das Regierungspräsidium mit Schreiben vom 23.10.2013 von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen.</p> <p>Die Sedelhoftiefgarage befindet sich inmitten des Sedelhofquartiers. Mit der Festlegung des Planungsumgriffs für die Sedelhöfe wurde die bestehende Sedelhof-Tiefgarage automatisch Teil des Gesamtprojektes. Im Zuge der Projektentwicklung hat sich gezeigt, dass die Garage in der bestehenden Form nicht sinnvoll in ein neues Projekt integriert werden kann. Angesichts der baurechtlichen Verpflichtung zum Nachweis notwendiger Stellplätze ist ein Verzicht auf die Garage ausgeschlossen; eine Neuerrichtung der Garage ist somit unumgänglich. Die Garage wird auch zukünftig öffentlich zugänglich sein. Größe und Lage der neuen Garage werden in den Anlagen zu diesem Bebauungsplanverfahren aufgezeigt und können nun öffentlich erörtert werden. Die letztendliche Entscheidung fällt auch hier erst mit dem Satzungsbeschluss.</p> <p>Der Projektvertrag zwischen der Stadt und dem Investor hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem</p>
---	---

<p>künftigen Investor das Projektgrundstück in Verbindung mit einem Projektvertrag verkauft werden“.</p> <p>g) Mit dem Verkauf der öffentlichen Flächen an einen privaten Investor gibt die Stadt auf alle Zeit Gestaltungsmöglichkeiten aus der Hand, gerade dort, wo sich durch die aktuelle Kritik zeigt, dass Optimierungsbedarf besteht und künftig bessere Lösungen möglich wären.</p> <p>h) Bereits mit dem Bieterverfahren war die Auflage verbunden, die bisherige Wegebeziehung Bahnhof-Innenstadt ohne Beeinträchtigung beizubehalten. GD 157/12: "Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist, ohne Beeinträchtigungen der Wegebeziehungen zwischen Bahnhof und Innenstadt". Davon ist im vorliegenden Entwurf nichts mehr zu erkennen. Bevorzugt bedient wird eindeutig die Einkaufspassage Sedelhöfe.</p>	<p>Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind.</p> <p>Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die internen Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Gegebenheiten erörtert werden. Städtebauliches Ziel bleibt die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte gegebenenfalls auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden.</p> <p>Die Lage der Bahnhofplatzunterführung kann infolge der Eigentumsverhältnisse im Bereich des östlichen Aufgangs nicht verändert werden. Das Gebäude Bahnhofstraße 7 kann auf absehbare Zeit weder angekauft noch verändert werden. Zur Verbesserung der Situation im Rahmen der gegebenen bzw. zukünftiger Möglichkeiten hat die Stadt einen 3-Stufen-Plan entwickelt, der schrittweise zu weiteren Verbesserungen des Innenstadtzugangs führen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden</li></ul>
---	---

<p>i) Gemäß der Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum bei privaten Konversionsflächen ab 0,5 ha müssen 20% des Wohnraums vergünstigt zur Verfügung gestellt werden. Abschluss des Bebauungsplanverfahrens und Datum des Kaufvertrages machen dies auch hier erforderlich. Die Planung sagt darüber nichts aus.“</p>	<p>unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschoss-wohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.</p>
<p><u>Einwender 4, Schreiben vom 18.11.2013 (Anlage 5.4)</u></p> <p>Der Einwender ist Eigentümer einer Immobilie in der Bahnhofstraße.</p> <p>„(...)“</p> <p>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.</p> <p>Ich bitte die Planung wie folgt zu ändern:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>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,</li></ol>	<p>Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die</p>

<p>dass von diesem Ankunftsplatz aus der Passage heraus ein Blickkontakt zu Bahnhofstraße besteht.</p> <p>2. Die Querung Ebene 0 und Ebene -1 sollte auf diesem „Orientierungsplatz“ zusammengefasst werden.</p> <p>3. Der Investor MAB muss künftige Verbesserungen - wenn diese zu einem späteren Zeitpunkt hinsichtlich der Gebäude Bahnhofplatz 7 möglich sind - für sich und evtl. Rechtsnachfolger akzeptieren.“</p>	<p>Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben.</p> <p>Die Querungen des Bahnhofplatzes auf den Ebenen 0 und -1 führen auf eine gemeinsame Verteilerfläche. Bedingt durch die Lage der Straßenbahnhaltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße mündet die Querung auf Ebene 0 weiter nördlich in diese Fläche ein als die Passage. Eine deckungsgleiche Lage der Querungen ist nicht möglich.</p> <p>Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Umstände erörtert werden. Städtebauliches Ziel bleibt dabei die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Das Projekt Sedelhöfe befindet sich nördlich dieser Achse; diese Zielsetzung ist von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe also unabhängig. Die liegenschaftliche Entwicklung im Bereich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 ist zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbar; eine generalisierende Vertragsklausel für den Fall einer liegenschaftlichen Veränderung ist mangels hinreichender Konkretisierung und rechtlicher Bestimmtheit nicht möglich.</p>
<p><u>Einwender 5, Schreiben vom 18.11.2013 (Anlage 5.5)</u></p> <p>„Wir haben als Bürger dieser Stadt und Betreiber zweier Cafébetriebe in der Innenstadt folgende Einwendungen gegen den derzeitigen Planungsstand Sedelhöfe:</p> <p>1. Der Zugang in die Innenstadt vom Bahnhof und dem künftigen Parkhaus Bahnhofplatz führt geradeaus weiter in die Sedelhöfe - sowohl auf Ebene -1 als auch auf Ebene 0 (über die Rolltreppe). Die Abzweigung in die Bahnhofstraße wird scharf nach links abgewinkelt und durch die Bebauung stark verengt. Pendler die direkt in die Bahnhofstraße wollen, müssen diesen engen, unkomfortablen Weg in die Bahnhofstraße akzeptieren.</p>	<p>Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Treppenanlage mündet in eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion. Die abgewinkelte Anbindung an die Bahnhofstraße ist der Tatsache geschuldet, dass das Gebäude Bahnhofplatz 7 derzeit nicht zur Verfügung steht; eine axiale Verlängerung der Bahnhofstraße zu Hauptbahnhof ist somit nicht möglich. Die direkte Anbindung der Sedelhöfe an die</p>

<p>2. Die ursprünglich avisierte Planung einer durchgehenden Wegeführung auf Ebene -1 bis zur Schillerstraße entfällt vollständig. Eine Begründung für die Änderung gibt es nicht. Haus Bahnhofstraße 7 konnte zu keinem Zeitpunkt in die Planung einbezogen werden, da nie Verkaufsabsichten geäußert wurden. Auch in absehbarer Zeit kann damit nicht gerechnet werden. Insofern hätte schon ursprünglich (diese zu Recht „großstädtisch“) genannte Lösung unter Einbeziehung der gegenüber von Bahnhofstraße 7 liegenden Grundstücksfläche geplant werden müssen. Jetzt soll diese Fläche bebaut und die Verkaufsfläche der Sedelhöfe einbezogen werden. Damit wird die Wegführung verengt und eine Blickbeziehung zur Bahnhofstraße entfällt.</p> <p>3. Durch die gerade Wegeführung direkt in die Sedelhöfe wird der Bürger, Pendler und Konsument verkaufpsychologisch manipuliert. Ins-besondere führt dies zwangsläufig dazu, dass minderjährige Pendler (zum Beispiel Schüler) direkt vom Bahnhof in nicht kontrollierbare Konsumwelten geführt werden. Dies mag im Interesse des Investors liegen, ist aber nicht vereinbar mit dem öffentlichen Interesse. Wissenschaftliche Forschungen belegen, dass Wegeführungen unter verkaufpsychologischen Gesichtspunkten zu mehr Umsatz führen. Genau das wird bei der Planung Sedelhöfe unterstützt. Diese moderne verkaufpsychologische Wegführung spült dem Betreiber automatisch ca. 30.000 Menschen täglich in die Verkaufsräume. Allein damit lassen sich leicht 150 Mio investieren!</p> <p>4. Durch den Wegfall der ursprünglich ebenen Unterführung entsteht wiederum eine erhebliche Einschränkung für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer. Diese müssen nun den beschwerlichen Weg vom Bahnhof in Richtung Stadtzentrum auf sich nehmen.</p> <p>5. Der Investor wird die Sedelhöfe nicht selbst bewirtschaften. Daraus ergibt sich eine nicht abschätzbare Unsicherheit in Bezug auf die Qualität künftiger Betreiber. Wie verhält sich dann die Stadt, wenn der Betreiber mit Discount, 1 €-Läden und Factory-Outlets den größten und wichtigsten Eingang zur Stadt bespielt? Grundlage für jede private Baugenehmigung ist ein klares, detailliertes</p>	<p>Passage auf Ebene -1 ist ein Angebot an Passanten, welche gezielt Einrichtungen in die Sedelhöfe erreichen wollen.</p> <p>Eine durchgängige Wegeführung auf der Ebene -1 von den Sedelhöfen bis in die Schillerstraße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und kann in diesem nicht geregelt werden. Die für eine Verbindung zur Schillerstraße notwendigen Flächen befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Ulm und können somit ohne tiefgreifende Abstimmung mit der DB nicht überplant werden. Die Barriere in der Achse zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstraße ist einzig das Gebäude Bahnhofplatz 7. Eine Verbesserung dieser räumlichen Beziehung ist weiterhin Ziel der Stadt. Das Projekt Sedelhöfe steht diesem übergeordneten Ziel in keiner Weise entgegen. Gemäß dem vereinbarten Stufenplan (s. Stellungnahme zu Einwender 1) wird dieses Ziel weiterhin ernsthaft verfolgt.</p> <p>Die vorliegende Wegeführung ist in erster Linie das Resultat städtebaulicher Zielsetzungen unter Berücksichtigung der liegenschaftlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen - und keineswegs Ergebnis manipulatorischer Absichten. Selbstverständlich liegt aber ebenso im Interesse der Stadt, dass die Sedelhöfe gut frequentiert werden und zur Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm beitragen. Eine einseitige Begünstigung der Sedelhöfe innerhalb der Ulmer Einkaufslagen ist in Anbetracht der Sogwirkung der Achse Bahnhof-/Hirschstraße nicht zu erwarten. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.</p> <p>Die neu geplante Unterführung wird barrierefrei mit Aufzügen ausgestattet und kann somit von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern ohne Einschränkungen genutzt werden.</p> <p>Die Vermietung der Flächen des Einkaufszentrums übernimmt nach der Fertigstellung das Centermanagement. Dieses hat schon aus wirtschaftlichen und finanziellen Interessen heraus das Ansinnen, die Flächen an hochwertige Betreiber zu vermieten. Im Nutzungskonzept zu den Sedelhöfen werden</p>
---	---

<p>Nutzungskonzept. Bei den Sedelhöfen gibt es quasi eine pauschale Freigabe? Wird hier mit zweierlei Maß gemessen?</p> <p>Es geht nicht um die Verhinderung der Sedelhöfe, sondern nur um Ausgewogenheit und Chancengleichheit für alle Beteiligte! Die derzeitige Planung bedarf einer sorgfältigen und ausgewogenen Überarbeitung unter Einbeziehung der Interessen der Bürger, der angestammten Ulmer Kaufleute und des Investors.“</p>	<p>zudem die zulässigen Warensortimente sowie die maximal zulässige Verkaufsfläche geregelt. Das Festlegen bestimmter Betreiber ist nicht zulässig oder sinnvoll. Branchenmix und Flächen werden zudem in einem Vertrag zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium Tübingen festgelegt.</p>
<p><u>Einwender 6, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.6)</u></p> <p>„Es sollte jedem Kunden, Arbeitnehmer, Touristen, Schüler die Wahl gelassen werden, ob er direkt vom Bahnhof aus über die Bahnhofstraße in die Stadt laufen möchte oder erst einen "Umweg" in Kauf nehmen will. Ein zusätzlicher Übergang ist notwendig, da jeder, der es eilig hat (zur Arbeit oder zur Schule), den direkten Weg über die Friedrich-Ebert-Straße nehmen wird.</p> <p>Was macht es für einen Eindruck auf einen Touristen, wenn er mit der Bahn ankommt und auf seinem Weg erst mal durch ein Einkaufscenter geschleust wird. Das sollte nicht der erste und letzte Eindruck sein, den Auswertige von Ulm mitnehmen. Es sollte das Ziel sein, die Innenstadt zu stärken und nicht die Menschen durch Umwege abzulenken.</p> <p>Wir wünschen uns eine gemeinsame Lösung, welche sowohl für die Gewerbetreibenden in der Innenstadt, als auch für die Stadt Ulm von Vorteil ist.“</p>	<p>Die Bahnhofplatzunterführung wird nicht die einzige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt sein: Zu dem bereits heute bestehenden Überweg südlich der Einmündung der Bahnhofstraße wird ein zusätzlicher Überweg auf Ebene 0 am nördlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle geschaffen. Im Unterschied zu heute werden alle drei Übergänge barriere-frei sein. Zusätzlich kann - nicht barrierefrei - in der Mitte der Haltestelle gequert werden.</p> <p>Die Fußgängerunterführung unter dem Bahnhofplatz führt über eine Treppenanlage auf eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion. Hier hat jede/r Ankommende die Wahl, entweder rechts der Bahnhofstraße oder links der neuen Gasse durch die Sedelhöfe zu folgen. Die Treppenanlage öffnet sich gleichermaßen in beide Richtungen. Mit den Anpassungen gemäß dem vereinbarten 3-Stufen-Plan wird sich die Situation weiter zugunsten der Bahnhofstraße verbessern lassen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der Kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere</li></ul>

	<p>Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</p> <p>Die direkte Anbindung der Sedelhöfe an die Bahnhofspassage auf der Ebene -1 ist ein Angebot an diejenigen, die gezielt die Geschäfte und sonstigen Nutzungseinheiten in den Sedelhöfen ansteuern wollen.</p>
<p><u>Einwender 7, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.7)</u></p> <p>„ Die folgenden Punkte sollten beachtet werden:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>2. Die Parkbuchten sind auf die derzeitigen SUV Pkws einzurichten, also mindestens 2,50 m breit.</li><li>3. Die Ausfahrt allein über die Keltergasse ist unzureichend. Im Falle z.B. eines Feuers läßt sich die Tiefgarage nicht schnell genug evakuieren. Als Beispiel ist das Chaos vom 31. Mai 2013 des Blautalcenters zu nennen, als die Besucher für Stunden das Parkhaus nicht verlassen konnten, da in der Blaubeurer Straße Bauarbeiten durchgeführt wurden.</li></ol> <p>Bitte beachten Sie, dass nur ein Bruchteil der in Ihrer Studie aufgeführten möglichen Kunden (...) mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen werden. Heute hängt der Erfolg eines Einkaufszentrum in erster Linie von der Erreichbarkeit mit dem PKW ab.“</p>	<p>Die Erhaltung der bestehenden Sedelhofgarage ist aus bautechnischen und statischen Gründen nicht möglich. Anstelle der Sedelhofgarage wird eine neue Tiefgarage mit etwa 540 Stellplätzen in das Projekt integriert.</p> <p>Die notwendige Breite der Parkbuchten ist in der Garagenverordnung geregelt.</p> <p>Die brandschutztechnische Beurteilung des Vorhabens erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die Hauptzufahrt zur Tiefgarage erfolgt über die Keltergasse auf die Olgastraße. Die Leistungsfähigkeit der Straßen und Verkehrsknoten wurden im Rahmen der Projektentwicklung und der Verkehrsentwicklungsplanung gutachterlich überprüft.</p> <p>Zusätzlich zur Tiefgarage innerhalb des Projektgebiets ist derzeit eine weitere Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz in Planung. Diese wird in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Sedelhöfen künftig weitere 800 öffentliche Stellplätze bereit halten.</p>
<p><u>Einwender 8, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.8)</u></p> <p>„Wir sind Eigentümer einer an den Einzelhandel vermieteten Immobilie am Münsterplatz und haben folgende Einwendungen gegen den</p>	

<p>derzeitigen Planungsstand Sedelhöfe:..."</p> <p><i>(der weitere Inhalt des Schreibens ist mit geringfügigen Abweichungen wortgleich mit dem Schreiben des Einwenders 5; Stellungnahme der Verwaltung siehe dort)</i></p>	
<p><u>Einwender 9, Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 5.9)</u></p> <p>Der Einwender hält es anhand der vorliegenden Informationen des Aufstellungsbeschlusses nicht für möglich, das Vorhaben zu bewerten und sich als interessierter Bürger darin einzubringen:</p> <p>„(...) Aus diesen Gründen muss das Verfahren an der aktuellen Stelle gestoppt werden um vorab für eine ordentliche Transparenz für die Bürger und deren Vertreter zu sorgen. Sollten diesem Verfahren zudem Handlungen vorausgegangen sein, die den Vorgaben geltender Gesetze, Verordnungen... widersprechen, müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden und ein Neustart dieses Projekts erfolgen. (...)</p> <p>Hier wurde ein weiteres Mal die Grenze deutlich überschritten und es darf nicht nochmals wie beim Bebauungsplanverfahren der „Neuen Ulmer Mitte“ der Fall sein, dass man den Ulmer Gemeinderat bewusst eine gesetzeswidrige Entscheidung fällen lässt, frei nach dem Motto: „Wo kein Kläger, da kein Richter“ (...)</p> <p>Weitere Ausführungen zu den Einwendungen des Vorhabens Sedelhöfe (...):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Im Amtsblatt vom 31. Oktober 2013 wird bei der Bekanntgabe der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom inzwischen weiterentwickelten Planungskonzept gesprochen. Auf Anfrage bei den Bürgerdiensten der SUB wurde mitgeteilt, dass zu den letzten veröffentlichten Unterlagen keine Änderungen vorliegen und es stellt sich die Frage, was mit dieser Aussage bezweckt werden sollte, bzw. welche Änderung damit gemeint ist?</li> <li>2. Den Bürgern liegen über die Beschlussvorlage inkl. Anlage 1-6 nicht die städtebaulichen Ziele dieses Projekts vor,</li> </ol>	<p>Die Projekte Citybahnhof und Sedelhöfe wurden von Beginn an gemeinsam entwickelt und öffentlich in zahlreichen Beschlüssen des Gemeinderates und seiner Organe behandelt sowie in mehreren öffentlichen Veranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern zur Diskussion gestellt. Am 11.12.2007 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen. (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof wurde auch über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www.citybahnhof-ulm.de">www.citybahnhof-ulm.de</a> erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite <a href="http://www.sedelhoeffe-ulm.de">www.sedelhoeffe-ulm.de</a> Auskunft über das Vorhaben. Das Projekt wurde in der Beschlussvorlage detailliert beschrieben; zudem liegen der Beschlussvorlage ausgearbeitete Grundrisse und Schnitte des Objektentwurfs bei.</p> <p>Der Terminus der „weiterentwickelten Konzeption“ zum Zeitpunkt der Eröffnung des Bebauungsplanverfahrens bezieht sich auf den Projektstand zum Zeitpunkt der Entscheidung im Vergabeverfahren aus dem Jahr 2010. Dieser Bezug wird auch im Text der Veröffentlichung im Amtsblatt hergestellt.</p> <p>Die Ziele und Zwecke werden in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert. Die Begründung liegt der Beschlussvorlage</p>

<p>weshalb keine Bewertung dazu vorgenommen kann.</p> <p>3. Da die Kriterien des Architektenwettbewerbs und des Bauvorhabens nicht bekannt sind, ist auch dort keine Bewertung für die Öffentlichkeit möglich.</p> <p>4. Laut mehrfachen Aussagen wurden bereits vor dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens vertragliche Vereinbarungen mit dem Investor MAB geschlossen. Da diese vertraglichen Vereinbarungen den Bürgern nicht zugänglich gemacht werden, ist nicht bekannt, welcher Handlungsfreiraum in der weiteren Projektentwicklung des Verfahrens noch möglich ist und wo man sich als Bürger überhaupt noch einbringen kann. Aus diesem Grund muss in diesem Verfahren erst mal für eine übersichtliche Transparenz gesorgt werden, die eine Bewertung und Beteiligung</p>	<p>als Anlage 4 bei.</p> <p>In seiner Funktion als gewähltes Organ und Vertreter der Bürgerschaft hat der Gemeinderat der Stadt Ulm durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt, auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert.</p> <p>Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt.</p> <p>Vor dem einstimmigen Vergabebeschluss des Gemeinderats an den Investor MAB am 25.04.2012 wurde in öffentlicher Sitzung eingehend durch Erläuterung von Plänen und Schaubildern über das Projekt Sedelhöfe informiert. Nach dem Vergabeverfahren und vor Abschluss des Projektvertrages fand am 14.05.2012 eine öffentliche Informationsveranstaltung mit ca. 150 Besuchern statt. Dabei wurde der Investor nochmals öffentlich vorgestellt und wiederum das Projekt erläutert und mit der Öffentlichkeit diskutiert.</p> <p>Gewerbe-/Dienstleistungsprojekte in der vorliegenden Größenordnung benötigen abgestimmte Vorgehensweisen, die in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten der Öffentlichkeit umfassend Äußerungen und Stellungnahmen eingebracht werden können. Diese sind vertragsunabhängig im Verfahren zu prüfen und abzuwägen. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden.</p>
---	---

<p>auch ermöglicht.</p> <p>5. Es stellt sich zudem die Frage, wer diesen vorangehenden Vertrag mit der MAB überhaupt geschlossen hat, da es laut einzelnen Aussagen von Vertretern der Bürger nicht über den Gemeinderat gemacht wurde, was laut meinen Informationen bei diesem Projekt aber nur über den Gemeinderat zulässig wäre. Hierbei stellt sich für die Bürger und den Gemeinderat die Frage, welche Rechtsgültigkeit dieser Vertrag hat, wenn er von Personen unterzeichnet wurde, die dazu überhaupt nicht befugt sind. Können in einem solchen Fall Regress- bzw. Schadensansprüche gegenüber der Stadt geltend gemacht werden? Sollte es dazu eine Bewertung und Aussage geben, müsste auch diese den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um es entsprechend bewerten und abwägen zu können.</p> <p>6. Eines der wenigen bekannten Kriterien des Architektenwettbewerbs ist, dass der Gewinner das Einkaufszentrum zukünftig selbst betreibt, was im Fall der MAB nach letzten Informationen nicht mehr der Fall ist. Liegt dadurch ein „Vertragsbruch“ des Investors vor, der eine gemeinsame Fortführung des Projekts in Frage stellt und der Stadt Ulm erlaubt, den Vertrag als nichtig zu erklären? Da sich der Bebauungsplan auf das Vorhaben des Investors beruft und somit die Basis des Bebauungsplans darstellt, muss diese Frage dort erörtert und beantwortet werden, da sonst am Ende ein Satzungsbeschluss ersteht, dessen Grundlage sich auf einem nichtigen Vertrag beruft.</p> <p>7. Da man bewusst Informationen vor den Bürgern und teilweise auch vor den Gemeinderäten mit dem Verweis auf ein EU-Ausschreibungsrecht zurückhält, stellt sich die Frage, um welches Gesetz und Paragraphen der EU es sich dabei genau handelt, der es verbietet, die Öffentlichkeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens umfassend über wichtige Kennzahlen und Ziele zu informieren, wodurch die im BauGB verankerte Beteiligung der Öffentlichkeit überhaupt nicht mehr möglich ist. Eine angeschriebene Informationsstelle der EU konnte diese Frage nicht beantworten, weshalb auch dort die Bürgerschaft und</p>	<p>Der Gemeinderat hat am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" vor dessen Unterzeichnung beschlossen. Zum Vergabebeschluss am 25.04.2012 wurden dem Gemeinderat die Angebote der im Vergabeverfahren verbliebenen drei Bieter erläutert und vorgeschlagen, dem Bieter MAB den Zuschlag zu erteilen. Mit dem Vergabebeschluss wurde die Verwaltung beauftragt, den Projektvertrag mit MAB abzuschließen. Dies erfolgte durch Beurkundung des Projektvertrags am 27.07.2012.</p> <p>Der Projektvertrag ist rechtmäßig, da nicht nur das Verfahren zu seinem Abschluss ordnungsgemäß durchgeführt wurde, sondern der Vertrag auch keine unzulässigen materiellen Regelungen enthält. Die Rechtmäßigkeit des Vertrages wird auch dadurch unterstrichen, dass vom beurkundenden Notar keine inhaltlichen Beanstandungen gemacht wurden, die einer Beurkundung entgegengestanden hätten.</p> <p>MAB als Projektentwickler betreibt selbst keine Einkaufszentren. Nach Fertigstellung des Einkaufszentrums wird dieses an ein sog. Centermanagement übergeben, welches die Vermietung und den laufenden Betrieb des Centers übernimmt. Das Centermanagement ist eine hoch spezialisierte, eigenständige Firma. Dieses Vorgehen ist bei Einkaufszentren in dieser Größenordnung gängige Praxis. In der EU-Ausschreibung ist die Sicherstellung des dauerhaften Betriebs des Einzelhandelsviertels Sedelhöfe verankert; dieser Sachverhalt wurde in den Projektvertrag übernommen. Ein Vertragsbruch liegt nicht vor.</p> <p>Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und zur Geheimhaltung der Angebote. Als gewähltes Gremium der Bürgerschaft war der Gemeinderat in die einzelnen Entwicklungsschritte des Projektes jedoch stets eingebunden. Das Vergabeverfahren erfolgte auf der Grundlage eines vom Gemeinderat beschlossenen Bewerbermemorandums mit umfangreichen städtebaulichen Zielsetzungen. Das Bebauungsplanverfahren beruht auf der Planungskonzeption, die sich im Vergabeverfahren durchsetzen konnte. Nach einer Vielzahl informeller Beteiligungsformen seit dem Projektstart City-Bahnhof im Jahr 2006 hat die Öffentlichkeit nun die Gelegenheit, sich mit dem ersten Baustein des Gesamtprojekts City-Bahnhof im Rahmen</p>
---	--

<p>deren Vertreter genau aufgeklärt werden müssen, wie das Gesetz lautet und welche Angaben des Bebauungsplanverfahrens auf der Basis welches Paragraphen genau davon betroffen sind. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass ein EU-Gesetz die Transparenz in einem Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung unterbindet.</p> <p>8. Laut Medienberichten und den Aussagen unseres Herrn Baubürgermeisters Alexander Wetzig soll dort öffentlicher Raum an einen Investor abgegeben werden, der damit für immer die Nutzung und Gestaltung dieser Flächen bestimmen kann. Dies widerspricht der bisherigen erfolgreichen Grundstücks politik der Stadt Ulm. Der öffentliche Raum der Sedelhöfe muss auch künftig im Besitz der Öffentlichkeit bleiben. Der Verkauf einer solch zentral gelegenen Verkehrsfläche am neuen „Tor zur Stadt“ (?) darf meines Erachtens nur über eine Bürgerbegehren/Bürgerentscheid getroffen werden, dessen Anstoß ich hiermit fordere, sollte sich am Vorhaben nichts mehr in dieser Hinsicht ändern und die Verkehrswege im Besitz der Stadt Ulm bleiben.</p> <p>9. Auf welcher Planungsgrundlage wurde der Abriss der bestehenden Gebäude im Geltungsbereich des B-Plans „Sedelhöfe“ veranlasst und wer hat dies genehmigt? Müssen bei einer solchen Maßnahme nicht ein fertiges Konzept und ein entsprechender Bebauungsplan (Satzungsbeschluss) vorliegen? Wenn nicht, dann stellt sich die Frage, ob in Ulm jeder sein Gebäude zum Abriss freigeben darf, obwohl die zukünftige Nutzung noch nicht geklärt ist und dafür noch keine Planungsgrundlage (gültiger B-Plan...) besteht?</p> <p>10. Zum Vorhaben liegt den Unterlagen nur der Entwurf des Investors vor, keine Alternativplanungen. Als Bürger sieht man sich somit lediglich mit einem Entwurf des</p>	<p>eines formellen Bebauungsplanverfahrens auseinanderzusetzen und Stellung zu beziehen.</p> <p>Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück, welches komplett unterbaut wird. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen, öffentlichen Wegeführungen differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich.</p> <p>Die Genehmigungen zum oberirdischen Abbruch der Gebäude des Projektareals wurden auf Antrag der Ulmer Wohnungs- und Siedlungsbau GmbH von der Abteilung Städtebau und Baurecht I der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht der Stadt Ulm unter Berücksichtigung aller gesetzlicher Vorgaben erteilt. Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung vor. Die Planung konnte die grundsätzliche Umsetzbarkeit eines solchen Projektes hinreichend konkret aufzeigen, um daraufhin vorbereitende Maßnahmen in die Wege zu leiten. Eine Abrissgenehmigung ist nicht an einen Bebauungsplan geknüpft.</p> <p>Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines EU-Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis</p>
--	--

<p>Investors und dessen Absichten konfrontiert, was auch in der textlichen Begründung unter 2. „Anlass und Ziel der Planung“ so beschrieben wird. Somit handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der im BauGB unter §12 beschrieben wird und was entsprechend angepasst werden muss.</p> <p>11. Zum Projekt wurde eine öffentliche Podiumsdiskussion durchgeführt, wo bereits wichtige Anmerkungen (...) vorgebracht wurden. Den Unterlagen liegt kein Protokoll zu dieser Veranstaltung vor, wodurch man im Unklaren gelassen ist, ob die vorgebrachten Punkte aufgenommen wurden oder nicht.</p> <p>12. Anscheinend liegen diverse Gutachten zu dem geplanten Sedelhof-Projekt vor, die den Sitzungsunterlagen nicht beiliegen. Da sich darin aber wichtige Aussagen und Bewertungskriterien befinden, auf die bereits öfter verwiesen wurde, müssen diese Gutachten im Verfahren mit aufgenommen werden. Durch das Fehlen dieser Gutachten in den Unterlagen kann keine Bewertung erfolgen und es können keine weiteren Anregungen dazu vorgebracht werden (...).</p> <p>13. Es müssen dem Bürger und dem Gemeinderat die auftretenden Kosten und Folgekosten aufgezeigt werden, die das Vorhaben mit den bisher getroffenen Vereinbarungen/Verträgen mit sich bringt und durch die Stadtkasse bzw. aus öffentlichen Geldern zu finanzieren sind. Dem ganzen steht zudem die Zahl gegenüber, was durch den Verkauf der Grundstücke eingenommen</p>	<p>des EU-Ausschreibungs-verfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt.</p> <p>Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein klassischer Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann.</p> <p>Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sind ausschließlich die Unterlagen, die zum Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren dem Fachbereichsausschuss des Gemeinderats am 25.06.2013 zur Abstimmung vorlagen. Die Podiumsdiskussion fand am 16.10.2013, also erst nach dem Aufstellungsbeschluss statt. Das Protokoll liegt nun dieser Beschlussvorlage als Anlage bei.</p> <p>Die Gutachten werden in der Begründung zum Bebauungsplan in verkürzter Form inhaltlich wiedergegeben. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung werden die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Customer Research 42 GmbH, Ravensburg sowie die Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung der Sedelhöfe GMA mbH, Ludwigsburg als Anlage zum Bebauungsplan mit ausgelegt.</p> <p>Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung.</p>
--	--

<p>wird. Ohne diese Angabe ist keine Bewertung des geplanten Vorhabens möglich, auf das sich das Bebauungsplanverfahren bezieht.</p> <p>Gemeint sind dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kauf der Grundstücke</li><li>• Abriss der Gebäude und der TG</li><li>• Umlegen von Versorgungsleitungen</li><li>• Umleitung der Blau</li><li>• Bau des McDonald's Containers</li><li>• „Entschädigungszahlungen“ von Umsatzverlusten für McDonald's</li><li>• Ausfall von Parkeinnahmen</li><li>• Kosten für zusätzl. „Ersatzparkflächen“</li></ul> <p>Auch diese Frage muss im Bebauungsplanverfahren mit aufgenommen werden, denn wenn ein untragbares Missverhältnis vorhanden ist, muss erst über die weitere Fortführung des Vorhabens diskutiert werden, um unnötige Unkosten von den Bürgern der Stadt Ulm fernzuhalten.</p> <p>14. Vor Jahren wurden die Sedelhöfe im Vorhaben „Citybahnhof“ als ein Gesamtprojekt betrachtet, was durch den Zusammenhang der Besucherströme und weitere wichtige Schnittstellen nachvollziehbar ist. Nun werden die Sedelhöfe getrennt betrachtet, und da es meines Wissens noch keine feste Planung/Ausrichtung zum Citybahnhof gibt und auch dort noch wichtige Fragen offen stehen, kann eine Gesamtbetrachtung noch nicht erfolgen, was auch für eine Bewertung bei gemeinsamen Schnittstellen zutrifft. Bei der Lenkung der Besucherströme muss für die bestehenden Geschäfte darauf geachtet werden, dass diese so ausgerichtet sind, dass man nicht gezwungen wird, in die Sedelhöfe zu gehen sondern an einer großzügigen barrierefreien Fläche eine Entscheidung treffen kann, in welche Richtung es gehen soll: Unter blauem Himmel entlang der freizügigen Einkaufsstraße, oder durch die engen vermutlich bedrückenden Gassen des Einkaufszentrums, mit seinen verschiedenen Ebenen und Übergängen....</p> <p>15. Aus den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob wichtige Punkte aus dem bisherigen Projekt Citybahnhof übernommen wurden und wenn ja, wie diese zustande kamen (bzw. welche Kriterien und Entscheidungen dazu führten). Wenn man dort wichtige Elemente mit berücksichtigt bzw. übernommen hat, müssen diese auch den Sitzungsunterlagen beigelegt werden, um eine Bewertung zu ermöglichen und eine</p>	<p>Das Projekt Citybahnhof ist von Beginn an als ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprojekt konzipiert worden, welches sich aus einer Vielzahl verschiedener Bausteine zusammensetzt. Hinter diesen Bausteinen stehen Einzelprojekte, die getrennt voneinander entwickelt werden müssen. Eine gleichzeitige Entwicklung des Gesamtprojektes Citybahnhof ist angesichts völlig unterschiedlicher Zeithorizonte nicht möglich. Selbstverständlich wird das Projekt Sedelhöfe im Zuge der vertiefenden Planung permanent auf das Gesamtprojekt Citybahnhof rückgekoppelt und an dessen übergeordneten Zielen ausgerichtet. Diese Ziele sind seit 2006 in einem intensiven Planungsprozess und Dialog mit der Bürgerschaft entwickelt worden. Die Schnittstellen zwischen den Projektbausteinen bedürfen dabei der besonderen Aufmerksamkeit. Die intensive Diskussion über die bestmögliche Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt und der daraus resultierende 3-Stufen-Plan sind dieser besonderen Aufmerksamkeit geschuldet.</p> <p>Die Ziele des Projektes Citybahnhof sind vielfach veröffentlicht worden. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www.citybahnhof.ulm.de">www.citybahnhof.ulm.de</a> erhältlich.</p>
--	---

<p>Transparenz im Beteiligungsprozess zu schaffen – auch in Hinblick auf die Schnittstellenproblematik unter Punkt 13.</p> <p>16. Zur Grundstücksfläche liegen unterschiedliche Aussagen vor. In der Broschüre der Podiumsdiskussion wird von 9.000 m<sup>2</sup> gesprochen und in der Beschlussvorlage werden 12.173 m<sup>2</sup> genannt. Welche Aussage ist nun zutreffend und kann in die Bewertung mit aufgenommen werden?</p> <p>17. Aus den bisherigen Informationen und den Sitzungsunterlagen geht nicht hervor, ob der Investor vom geplanten Wohnraum für 10 Jahre auch 20% als preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung stellt, wie es am 4.7.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen wurde. Da laut der Stadtverwaltung ein erhebliches Defizit in diesem Preissegment besteht und ein entsprechender Beschluss dazu gefasst wurde, muss dies unbedingt gewährleistet sein und vertraglich niedergeschrieben werden, sofern es beim bestehenden Vertrag noch kein Bestandteil ist?</p> <p>18. Wichtige Elemente der modernen Bürgerbeteiligung wurden bisher außer Acht gelassen und die fehlende Transparenz des Projekts lässt keine Bewertung des Vorhabens zu. Vorab geschlossene Verträge mit dem Investor MAB schränken den Handlungsspielraum extrem ein und da die Inhalte nicht bekannt sind, weiß man als Bürger nicht einmal, wo man noch etwas einbringen kann. Zudem wurde ein Großteil der Sitzungen zu diesem Vorhaben unter Ausschluss der Öffentlichkeit abgehalten und es wurden dabei Vereinbarungen getroffen, die der Öffentlichkeit auch nicht bekannt sind.</p> <p>Unter diesen Gesichtspunkten werden nicht einmal die „Mindestanforderungen“ des BauGB eingehalten und ein ordentliches Verfahren kann nur noch durch einen Neustart gewährleistet werden, das dann hoffentlich auch die Anforderungen der neuen Partizipationsgesellschaft erfüllt.“</p> <p>In seiner anschließenden Zusammenfassung bemängelt der Einwender das Fehlen folgender Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bewertungskriterien, die zum Entwurf</li></ul>	<p>Die Differenz bei den Größenangaben begründet sich daraus, dass im Umgriff des Bebauungsplans noch Teile der öffentlichen Verkehrsflächen (Keltergasse, Mühlengasse, Friedrich-Ebert-Straße) enthalten sind. Bei den ca. 9000 m<sup>2</sup> handelt es sich lediglich um die Grundstücksfläche des Projekts Sedelhöfe ohne öffentliche Verkehrsflächen.</p> <p>Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschoss-wohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.</p> <p>Über die Planungsziele für das Sedelhof-Projekt wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Stadthaus zum Projekt Citybahnhof am 09.10.2008 informiert. Das daran anschließende EU-Vergabeverfahren für das Grundstück ist entsprechend der gesetzlichen Vorschriften tatsächlich nicht öffentlich; das Ergebnis dieses Verfahrens kann daher nicht umfassend öffentlich erörtert werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren. Im Rahmen dieses Verfahrens besteht für die Öffentlichkeit umfassend die Möglichkeit, Einwände und Anregungen zur vorliegenden Planung geltend zu machen. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren obliegt es dem Gemeinderat, die vorgebrachten Einwände und Stellungnahmen abzuwägen. Ein Neustart des Verfahrens ist nicht notwendig.</p> <p>Die Bewertungskriterien decken sich mit den in der Beschlussvorlage ausgeführten Zielsetzungen für das Projekt: angestrebt wird eine offene, gemischt genutzte und in den Stadtkörper integrierte Anlage mit offenen Gassen. Neben städtebaulichen Kriterien</p>
---	--

<p>des MAB-Vorhabens geführt haben</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Auflistung der städtebaulichen Ziele</li><li>• Studie der Fa. Customer Research 42 GmbH</li><li>• Verkaufsflächenentwicklung</li><li>• Verträglichkeitsgutachten</li><li>• Offenlegung der MAB-Verträge</li><li>• Protokoll zur Podiumsdiskussion</li><li>• Liste der übernommenen Elemente aus dem Projekt City-Bahnhof</li><li>• Verkehrsgutachten</li><li>• Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen</li><li>• Schalltechnische Untersuchung</li><li>• Aussage zur Brandschutzkonzeption</li></ul> <p>Nachgereichte E-mail vom 24.11.2013:</p> <p>„Ich habe Ihnen fristgerecht ein Schreiben zum oben genannten Bebauungsplanverfahren eingereicht und im Nachhinein ist mir nun aufgefallen, dass ich in den Sitzungsunterlagen auch mehrere Anträge und Kritikpunkte von Fraktionen dazu nicht finden konnte. Hiermit bitte ich Sie, auch diese Anträge /Kritikpunkte noch mit aufzunehmen, da darin wichtige Vorschläge und ANregungen beinhaltet sind, die diskutiert gehören.</p> <p>(...)“</p>	<p>mussten zudem die wirtschaftlichen und funktionalen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Die externen Gutachten zu Einzelhandel und Lärmschutz sowie die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen und das Protokoll zur Podiumsdiskussion liegen mittlerweile vor und sind dieser Beschlussvorlage als Anlagen beigefügt. Die verkehrlichen Auswirkungen fanden Eingang in den Verkehrsentwicklungsplan und wurden im Zuge dessen diskutiert. Fragen des Brandschutzes werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bearbeitet. Die vom Einwender geforderten Informationen hat der Gemeinderat in seiner Funktion als Repräsentant der Bürgerschaft bereits im Zuge der vorangegangenen Projektentwicklung abgewogen. Im Bebauungsplanverfahren steht nun das konkrete Ergebnis dieses Entscheidungsprozesses zur öffentlichen Diskussion.</p> <p>Die aufgeführten Anträge (s. Anlage 5.9) sind in einer Sondersitzung des Gemeinderats am 24.09.2013 behandelt worden. Die darin aufgeführten Anregungen und Forderungen sind seither Teil der allgemeinen Diskussion und werden in dieser Beschlussvorlage mehrfach, etwa auch in der zusammenfassenden Stellungnahme zu Beginn dieses Berichts über die Beteiligung der Öffentlichkeit, behandelt.</p>
<p><u>Einwender 10, Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 5.10)</u></p> <p>Der Einwender ist Geschäftsführer einer Gesellschaft, welcher ein Grundstück und Gebäude in der Bahnhofstraße gehört.</p> <p>„Die vorliegenden Planungen wirken sich stark negativ auf die Eingangssituation zur Ulmer Innenstadt vom Bahnhof kommend aus. Über viele Jahrzehnte aufgebaute Passantenströme werden dem Gebäude (...) in der Bahnhofstraße künftig entzogen.</p>	<p>Die an den Realitäten orientierte Planung des Aufgangs von der Bahnhofsunterführung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße her. Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Die derzeitige Planung stellt somit unter den gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Eine einseitige Begünstigung der Sedelhöfe innerhalb der Ulmer Einkaufslagen ist in Anbetracht der starken Sogwirkung der Achse</p>

<p>Die Wegeföhrung aus der Bahnhofspassage kommend zur BahnhofstraÙe wird baulich verengt, die Blickbeziehung in die BahnhofstraÙe wird verbaut, die intuitive Wegeföhrung für die Passanten wird in die Sedelhöfe umgelegt – weg von der Hauptachse der Innenstadterschließung über die Bahnhof-/HirschstraÙe zum Münsterplatz. Der Anspruch eines repräsentativen Stadteingangs wird nicht erfüllt.</p> <p>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 zu übernehmen.“</p>	<p>Bahnhof-/HirschstraÙe nicht zu erwarten. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die BahnhofstraÙe kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der BahnhofstraÙe.</p> <p>Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Innenstadt gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die BahnhofstraÙe ist gegeben.</p> <p>Wesentliche Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes BahnhofstraÙe 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Ein 3-Stufen Plan legt fest, welche weiteren Verbesserungen der Situation angestrebt und – sobald die liegenschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind - umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterföhrung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterföhrung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig</li></ul>
--	---

	<p>eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</p> <p>( ausführliche Stellungnahme zu den zitierten Planungsvorschlägen siehe Einwender 18, Anlage A)</p>
<p><u>Einwender 11, Schreiben vom 22.11.2013</u> (Anlage 5.11)</p> <p>(...)</p> <p>„Der Bebauungsplan für die Sedelhöfe ist Bestandteil der Stadtbausteine des Gesamtprojekts Citybahnhof/Stadteingang und darf nicht losgelöst betrachtet werden. Die Festlegungen des Bebauungsplans müssen diese Stadtentwicklung in Abschnitten berücksichtigen und die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen. Unsere Kritikpunkte beziehen sich daher im Wesentlichen auf die Schnittstellen:</p> <p>1. Ebene -1</p> <p>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 der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Bahnhofstraße 17 und Bahnhofplatz 7 erfolgt.</p> <p>Im folgenden Ideenwettbewerb wurden Arbeiten prämiert, die Grundlage der weiteren Diskussion im Fachforum und an den „Runden Tischen“ war. Keine dieser Arbeiten hat den Zugang von der Bahnhofstraße in die Unterführung zum Bahnhof analog zum heutigen Stand der Dinge vorgeschlagen. Also ein auf und ab zwischen den Höhenlagen der Bahnhofstraße, dem McDonald’s-Vorplatz, der Unterführung und dem Hauptbahnhof. Der bestechende Gedanke am Subway ist, dass eine barrierefreie und direkte Zuwegung aller 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 Kontenpunkt müssen bekannte und unbekanntere Entwicklungen berücksichtigt werden.</p>	<p>Das Projekt Sedelhöfe ist der erste Baustein aus dem Gesamtprojekt Citybahnhof, der zur Realisierung ansteht. Dieses Projekt muss unter den bestehenden Randbedingungen in den städtischen Kontext eingepasst werden. Eine grundlegende Neuordnung des gesamten westlichen Zugangs zur Innenstadt anlässlich des Projektes der Sedelhöfe ist in Anbetracht der unterschiedlichen Zeithorizonte für die einzelnen Projektbausteine nicht möglich. Aktuell muss daher vom Verbleib der Bahnhofspassage in ihrer heutigen Lage ausgegangen werden.</p> <p>Unabhängig von funktionalen Zwängen wird die geforderte Verlagerung der Unterführung zwischen die Gebäude Bahnhofstraße 17 und Bahnhofplatz 7 nicht als die langfristig richtige Lösung erachtet. Dies würde die städtebaulich unbefriedigende – und zudem unhistorische - Herausdrehung der Bahnhofstraße aus ihrer dem Hauptbahnhof zugewandten Achse im Bereich der Einmündung in den Bahnhofplatz auf Dauer verfestigen. Städtebaulich erstrebenswert ist vielmehr die Wiederherstellung der axialen Ausrichtung der Bahnhofstraße auf den Hauptbahnhof. Das für diese Lösung notwendige Gebäude Bahnhofplatz 7 konnte von der Stadt bislang nicht erworben und in die Planung integriert werden. Die Stadt bemüht sich aber weiterhin intensiv um Veränderungen in diesem Bereich. Der vorliegende Planungsstand orientiert sich an dieser städtebaulichen Perspektive; daraus ergeben sich insbesondere für den Bereich am östlichen Aufgang der Bahnhofspassage mittelfristig neue Gestaltungsspielräume. Die Weiterführung des Subways zur Schillerstraße</p>

<p>2. Stadtzugang</p> <p>Die in allen Bürgerforen geforderte großzügige Verbindung in die Stadt ist in der vorliegenden Planung nicht gegeben. Der Eingang in die Sedelhöfe auf der Ebene 0 erfolgt vom Bahnhof her in Fortsetzung des geplanten (und umstrittenen) Fußgängerüberwegs durch eine Gasse, die in Teilbereichen die Proportion des Durchgangs zwischen Sport Sohn und Peak&amp; Cloppenburg aufweist, d.h. sehr schmal und hoch ist. Durch diesen Eingang gelangt der Besucher direkt in das Kaufgeschehen. Eine Orientierung oder Sichtbeziehung zur Stadt gibt es nicht. Verpasst der Besucher den Abzweig in die Bahnhofstraße, so findet er den nächsten Ausgang erst nach einem Bogen durch die Sedelhöfe in die Sedelhofgasse hinter Peak&amp; Cloppenburg. Hier steht er wiederum vor der Entscheidung Gasse links oder Gasse rechts.</p> <p>Kommt der Besucher auf 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 Bahnhofstraße, die aber aufgrund der Treppenlänge nicht vorhanden ist. Wiederum ist die Orientierung unklar.</p> <p>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.</p> <p>Daraus folgt: die Anordnung und Bemessung der Zugänge muss der Art gestaltet werden,</p>	<p>zu einem späteren Zeitpunkt ist möglich.</p> <p>Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg in Haltestellenmitte ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes führen und wurde deshalb verworfen. In der städtebaulichen Hierarchie der Stadtzugänge vom Hauptbahnhof aus ist die Fuge in Verlängerung des nördlichen Überwegs über den Bahnhofplatz der Bahnhofstraße deutlich untergeordnet und daher bewusst schmaler proportioniert. Die Sedelhöfe werden ein Teil des Stadtgefüges; die Verschmelzung der Anlage mit dem Stadtkörper ist ein wesentliches Ziel der Planung.</p> <p>Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Innenstadt gleichermaßen berücksichtigt ist.</p> <p>Der wichtigste Zugang vom Theaterviertel in die nordwestliche Altstadt verläuft künftig vom Herbert-von-Karajan-Platz über einen signalisierten Übergang zur neuen Straßenbahnhaltestelle Theater in der Olgastraße und in direkter Linie weiter zum Heigeleshof/ zur Mühlengasse. Die kritisierte Verbindung von der Keltergasse in die Sedelhöfe ist für die kleinräumige Strukturierung und die Vernetzung der Sedelhöfe von Bedeutung; für die übergeordneten Wegebeziehungen spielt sie dagegen eine lediglich untergeordnete Rolle.</p> <p>Die erklärte städtebauliche Konzeption für die Sedelhöfe beruht auf einem System aus einzelnen Gebäuden, Gassen und Passagen, die in das städtische Umfeld eingebunden</p>
--	--

<p>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.</p> <p>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.“</p> <p>(Resümée...)</p>	<p>sind. Bei den Sedelhöfen handelt es sich eben nicht um den weit verbreiteten Centertyp eines Einkaufszentrums, sondern um ein offenes, gemischt genutztes Einkaufsquartier im Sinne der Weiterentwicklung der gebauten Stadt. Die Erschließungsgassen innerhalb der Sedelhöfe werden faktisch zum öffentlichen Raum, der sich analog zu anderen Einkaufsstraßen der City in den Stadtkörper integriert. Die Orientierungs- und Wahlmöglichkeit für Besucher unterscheidet sich somit nicht von anderen Verzweigungen in der Innenstadt.</p> <p>Die dominierende Achse vom Hauptbahnhof in die Innenstadt ist und bleibt auch künftig die Bahnhofstraße. Dies manifestiert sich nicht zuletzt in ihrer linearen Ausrichtung und der großzügigen Proportion ihres Querschnitts. Die Erschließungsstraßen in den flankierenden Quartieren haben traditionell eine deutlich geringere Ausdehnung. Die schmaleren Gassen der Sedelhöfe fügen sich in dieses hierarchische System ein.</p>
<p><u>Einwender 12, Schreiben vom 21.11.2013</u> (Anlage 5.12)</p> <p>„(...)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Planunterlagen entsprechen nicht Bebauungsplan nach § 13a BauGB</li></ul> <p>Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB (...). Die „dargelegten Planunterlagen“ beziehen sich aber detailliert auf ein konkretes Projekt. Das wird schon dadurch deutlich, dass die Begründung entsprechend eindeutig mit folgenden Worten beginnt: „Die Fa. MAB Development Frankfurt beabsichtigt (...)“. Auf dieses Projekt wird dieser Bebauungsplan parzellenscharf zugeschnitten und die Verkaufsflächen genau angegeben. Das entspricht aber von der Sache einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB. An keiner Stelle der schriftlichen Ausführungen ist erläutert, warum entgegen dem BauGB verfahren wird.</p>	<p>Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Aus planungsrechtlicher Sicht sind für das geplante Vorhaben also prinzipiell sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Diskussion des Ziels eines zentral gelegenen Einkaufsquartiers  Nach § 3 BauGB dient die frühzeitige Bürgerbeteiligung dazu, „allgemeine Ziele und Zwecke“ des aufzustellenden Bebauungsplans, „wesentlich unterscheidende Lösungen“ und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten und zu erörtern. Deshalb ist von diesen Bedingungen eines Bebauungsplanes nach § 13a BauGB auszugehen. Dieses wird auch in der Ankündigung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt deutlich, wenn es dort unter „Planungsziel“ heißt: „Ziel der Planung ist die Entwicklung eines zentral gelegenen Einkaufsquartiers zur Stärkung des Einzelhandelsstandortes Ulm. Zur Vermeidung von Monostrukturen in der Innenstadt soll das Einkaufsquartier mit sonstigen gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen ergänzt werden.“ Das allgemeine Ziel kann aber durch unterschiedlich konkrete Alternativen erreicht werden, was öffentlich diskutiert werden muss. Es ist ein rechtlicher Mangel, dass die dargelegten Planunterlagen die Ausführungen zu „Planungsziel“ nicht enthalten. Dadurch wird die Aufmerksamkeit ausschließlich auf das Projekt der Fa. MAB gelenkt und nicht auf die Erörterung der Ziele und der möglichen Alternativen sowie deren Auswirkungen.</li><li>• Größenordnung und Art der Verkaufsflächen sind nicht nachgewiesen  Im Text wird eine „Gesamtverkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup>“ 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 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in Neu-Ulm am Bahnhof die vorgesehenen 18.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht zu rechtfertigen. Das neue Innenstadtquartier „Sedelhöfe“ wäre daher mit mehr Einrichtungen „sonstiger Nutzungen,</li></ul>	<p>kann.</p> <p>Die Debatte über das Vorhaben Sedelhöfe wurde bereits im Jahr 2006 mit dem Gesamtprojekt Citybahnhof Ulm eingeleitet. Die Idee für das Einkaufsquartier Sedelhöfe war von Beginn an integrierter Bestandteil des Gesamtprojektes. Sehr frühzeitig wurde ein Bürgerdialog angestoßen, der mit erheblichem Aufwand und mit einer großen Bandbreite an Beteiligungsformen durchgeführt wurde. Auf dieser Grundlage hat schließlich der Gemeinderat in einer Reihe von Beschlüssen das Projekt eines Einkaufszentrums am Sedelhof im Allgemeinen und das konkrete Projekt der Fa. MAB auf den Weg gebracht. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren baut auf diesem Prozess auf. Nach den bislang informellen Formen der Bürgerbeteiligung besteht nun im Zuge des formellen Beteiligungsverfahrens erneut Gelegenheit, Einwände zu äußern. Das konkrete Planungsziel ist unter Punkt 2 der Begründung zusammengefasst und wird im weiteren Text ausführlich erläutert.</p> <p>Die Verkaufsflächenbeschränkung auf 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert. Diese Zusammenhänge werden unter Punkt 4 der Begründung dargelegt.</p>
---	---

<p>Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen“ auszustatten.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Das Innenstadtquartier „Sedelhöfe“ muss eine Ergänzung zur City werden</li></ul> <p>Das Quartier „Sedelhöfe“ darf von den Nutzungen her keine Monostruktur mit geringen Anteilen an Dienstleistung und noch geringeren Anteilen Wohnen werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass dort keine Konkurrenz zum vorhandenen Warenangebot der ange-stammten Citybetriebe entsteht und es zu der in der Standortanalyse befürchteten „Kannibalisierung“, d.h. Verdrängung, bei den vorhandenen Geschäften kommt. Eine Ergänzung der Nutzungsstruktur sollte eine kleinteilige mit interessanten öffentlichen, wirklich auch im öffentlichen Besitz befindlichen Straßen und Plätzen sein. Sie könnte, wie es bereits in weiten Teilen der Innenstadt vorhanden ist, aus Handelsgeschäften verschiedener Größenordnungen, Dienstleistungen, Gaststätten, Hotels und einem großen Anteil von Wohnungen, auch im niedrigen Preissegment bestehen. Eine kleine Grünfläche als belebendes Element wäre wünschenswert. Ein solches Vorhaben könnte auch ein privater Projektentwickler planen und nach einer abschnittswisen Realisierung die Grundstücke an private Eigentümer überschreiben.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ein Rahmenplan „Nordwestliche Innenstadt Ulm“ fehlt als Planungsleitlinie</li></ul> <p>Der erste Schritt zu einem kleinteiligen, multifunktionalen Innenstadtquartier wäre ein Rahmenplan „nordwestliche Innenstadt Ulm“. Nach konkreten Vorgaben könnte dieser aus einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt werden. Daraus ließen sich dann konkrete Teilabschnitte entwickeln und realisieren. Gute Voraussetzungen bietet ja der umfangreiche Grundbesitz der Stadt Ulm. Auch die notwendige Verknüpfung mit der Bahnhof- und Hirschstraße ließe sich damit besser lösen. Bestehende Geschäftshäuser sollten damit natürlich eingebunden werden. Ebenso wichtig ist eine funktionale und räumliche Anbindung des Sanierungsgebietes „Wengenviertel“. Ein weiteres großes Einkaufszentrum, wie geplant, mit der Gefährdung der innerstädtischen Nutzungsstruktur braucht Ulm nicht.</p>	<p>Die Sedelhöfe sind die Ergänzung der City. Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandlsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Zur Vorbeugung von Verdrängungseffekten hat die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Fa. Customer Research 42 GmbH neue Zielgruppen und zusätzliche Bedarfsgruppen ermittelt; diese schlagen sich in den vertraglich festgeschriebenen Höchst-grenzen der Flächenanteile nieder (vgl. Punkt 4 in der Begründung).</p> <p>Mit dem Aufstellungsbeschluss dieses Bebauungsplanverfahrens hat die Verwaltung in gleicher Sitzung den städtebaulichen Rahmenplan „Sedelhofquartier“ vorgelegt (s. GD 197/13). Dort werden die städtebauliche Zielsetzung der Planung Sedelhöfe sowie deren Anbindung an die angrenzenden Stadtfelder dargelegt.</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Projektplan der Fa. MAB hat erhebliche planerische Mängel</li></ul> <p>Bereits vor dem Aufstellungsbeschluss hat es heftige Kritik an der vorrangigen Anbindung des Projektes Sedelhöfe an den Bahnhofsbereich und eine mangelnde Verbindung mit der Bahnhof- und Hirschstraße gegeben. Diese ist bekannt und berechtigt und soll hier nicht wiederholt werden. Diese Bevorzugung des Projektes Sedelhöfe hängt auch damit zusammen, dass es nur eine unzureichende räumliche Verknüpfung mit dem Haupteinkaufsbereich Bahnhof-/Hirschstraße und zum Wengenviertel gibt. Sollten sich Besucher trotz der schlechten Verbindung vom Bahnhof über die Bahnhof-/Hirschstraße in die Innenstadt begeben, werden sie aller Voraussicht nach nicht mehr zu den Sedelhöfen kommen. Das Projekt beinhaltet durch seine fast vollflächig unter den geplanten Gebäuden befindliche Tiefgarage und Anlieferung eine Privatisierung der öffentlichen Straßen und Plätze. Da es sich insgesamt um ein geschlossenes Einkaufszentrum in einer Hand handelt, besteht dadurch die Gefahr, dass die jetzt noch offen geplante Haupteinkaufsstraße über kurz oder lang überdacht wird. Dann dürfte es bald, wie es bereits in anderen Städten erfolgt ist, eine nächtliche Schließung der Bereiche mit öffentlichem Wegerecht geben. Ein ganzes Innenstadtviertel würde zeitweise zu einem „Eingezäunten Bereich“ werden.“</p>	<p>Die inneren Erschließungswege der Sedelhöfe sind eng mit dem umliegenden Straßen- und Gassensystem verknüpft. Die Gassen der Sedelhöfe binden bruch- und barrierefrei an das bestehende Wegenetz an. Die Wege im Erdgeschoss verbinden den Bahnhofplatz mit der Bahnhofstraße sowie mit der Sedelhofgasse und dem Wengenviertel. Die Wege im 1. Obergeschoss haben direkte Verbindung zur Keltergasse und zur Mühlengasse. Eine Reihe von Treppen- und Aufzuanlagen verknüpfen die Geschosse miteinander. Die internen Erschließungswege sind sowohl auf der Ebene 0 als auch auf der Ebene +1 mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt. Die Öffentlichkeit kann diese Bereiche also jederzeit uneingeschränkt betreten; die Gassen unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von öffentlichen Straßen. Eine spätere Überdachung der Gassen wird mithilfe differenzierter Festsetzungen von Baugrenzen im Bebauungsplan dauerhaft ausgeschlossen; auf den Erschließungsflächen besteht kein Baurecht für Überdachungen oder Einzäunungen.</p>
<p><u>Einwender 13, Schreiben vom 21.11.2013 (Anlage 5.13)</u></p> <p>„Grundsätzlich besteht kein Einwand gegen ein Bebauungsplanverfahren zur Neugestaltung des Quartiers. Allerdings muss dieses erfolgen, bevor die Verträge mit einem Investor geschlossen werden. Ziele der Planung und Alternativen müssen diskutierbar sein, wie es das BauGB ebenso wie das Verantwortungsgefühl gegenüber der Stadtgesellschaft erfordern. Im vorliegenden Verfahren hat sich die Verwaltung schon auf eine detaillierte konkrete Planung festgelegt. Es ist der Sache nach ein vorhabenbezogener Bebauungsplan der nicht mehr diskutierbar ist, da nach Aussagen von Verantwortlichen sonst schreckliche Folgen drohen.</p>	<p>In seiner Funktion als gewähltes Organ und Vertreter der Bürgerschaft hat der Gemeinderat der Stadt Ulm durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt, auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines konkurrierenden Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. In diesem Bewerbungsverfahren konnte sich das Konzept der Fa. MAB gemeinsam mit Grüntuch/Ernst Architekten durchsetzen. Der Projektvertrag mit MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist</p>

<p>Für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf darf kein Auslegungsbeschluss gefasst werden. Es muss in einem geordneten Verfahren eine Neuplanung erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• in Verbindung mit dem Projekt Citybahnhof</li><li>• mit einem größeren Umgriff für den gesamten Bereich bis zum Wengenviertel</li><li>• mit korrekter Bürgerbeteiligung</li><li>• korrekte Bürgerbeteiligung setzt umfassende Informationen voraus über vorbereitende Untersuchungen. Diese fehlen hier komplett.</li></ul> <p>Zum Planinhalt:</p> <p>Das Projekt wurde 2006/07 im Gemeinderat behandelt/beschlossen. Die einzige erwähnte - aber bei der Auslegung nicht vorliegende - grundlegende Untersuchung ist die zielgruppenorientierte Standortanalyse von 2010. Die Analyse beruht auf den 2000 Antworten einer Telefonumfrage im Einzugsgebiet. Das Neukundenpotential von 280.000 Menschen (...) bedeutet lediglich: 280.000 Menschen (konsumrelevanter Teil der Bevölkerung) kaufen nicht in Ulm ein. Dass diese nun nach Ulm fahren werden, um in den Sedelhöfen einzukaufen, ist reines Wunschdenken und durch die Analyse nicht belegt. Hier nur 1 Beispiel: „wichtige Zielgruppe .... Menschen aus höheren Altersgruppen. Hierzu steht in der Analyse als Erklärung für die Tatsache, dass Ältere nicht in Ulm einkaufen: „...wenn im Alter die Bereitschaft sinkt, für die hier analysierten Waren längere Strecken zurückzulegen und</p>	<p>also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Auch bei Vorliegen eines konkreten Vorhabens verpflichtet das BauGB nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 des Gesetzes. Im vorliegenden Fall wird das klassische Bebauungsplanverfahren gewählt, weil die Stadt als Grundeigentümerin die durch den Vorhabenbezug eröffneten, erweiterten Einflussmöglichkeiten mittels Durchführungsvertrag bereits durch den Projektvertrag ausüben kann.</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe ist ein Baustein des Gesamtprojektes Citybahnhof uns als solcher seit 2006 Teil der öffentlichen Diskussion. Sowohl der städtebauliche Wettbewerb Citybahnhof als auch das daran anschließende umfangreiche Bürgerforum haben sich auch mit dem Projektbaustein Sedelhöfe beschäftigt. Aufbauend auf den informellen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung und –information besteht nun im Rahmen des formellen Verfahrens erneut die Möglichkeit, sich über das Vorhaben zu informieren und uneingeschränkt Einwände und Anregungen zur vorliegenden Planung geltend zu machen. Mit dem Aufstellungsbeschluss dieses Bebauungsplanverfahrens hat die Verwaltung in gleicher Sitzung den städtebaulichen Rahmenplan „Sedelhofquartier“ vorgelegt (s. GD 197/13). Dieser reicht unmittelbar an das Sanierungsgebiet Wengenviertel heran und ist auf den städtebaulichen Rahmenplan „Wengenviertel“ abgestimmt.</p> <p>Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert. Mit einem ermittelten Neukundenpotenzial von 280 000 Personen liefert die Studie eine konkrete Größe, aus der in der vertiefenden</p>
---	---

<p>statt dessen der wohnortnahe Kauf bevorzugt wird“. Dass dieses Potential für Ulm zu gewinnen ist, wird in der Analyse sehr in Frage gestellt. Auch in punkto Kannibalisierung des bestehenden Handels macht die Analyse vage Angaben. Meist wird nur gesagt, dass keine „übermäßige Kannibalisierung“ zu erwarten ist, oder dass auf Basis der vorhandenen Daten hierzu keine Aussage gemacht werden kann. Die häufig verbreitete Meinung – Stichwort „Standortsicherung“ -, die Stadt Ulm erleide schweren Schaden wenn die Planung und der Verkauf an MAB nicht verwirklicht würden entbehrt jeder wissenschaftlichen Grundlage. Vor einer Entscheidung muss die Frage geprüft werden, ob nicht in Wirklichkeit das Gegenteil der Fall ist.</p> <p>Hierbei ist auch zu beachten, was vom „Einzelhandels-Papst“ Peter Fuhrmann auf der Podiumsdiskussion zum Thema Aufenthaltsqualität gesagt wurde. Die Kritik an den Plänen wurde höflicherweise indirekt, aber umso deutlicher formuliert: Ganz wichtig für die Qualität einer Stadt sind Straßen und Plätze. Ein Blick auf die Modelle zeigt, was gemeint ist. Hier ist keinerlei Aufenthaltsqualität zu erkennen. Ein 100 % zubetoniertes Quartier mit engen Gassen, für die sich laut Beschlussvorlage grünordnerische Maßnahmen erübrigen. Gäbe es dazu nicht Alternativen?</p> <p>Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen:</p> <p>Da bislang die Kosten, die für die Allgemeinheit entstehen (McDonald's, Abbruch Atombunker, Leitungs-, Kanalverlegung) sorgfältig geheim gehalten wurden, ist von hohen Kosten auszugehen. Angesichts der eindringlichen Mahnungen von Finanzbürgermeister Czisch (...) und H.U. Thierer (...) ist diese Frage im Interesse der Ulmer Bürgerschaft sorgfältig abzuwägen. Meiner Meinung nach sind die Kosten für diese Planung viel zu hoch.</p> <p>Erschwerend kommt das Risiko hinzu, das gesamte Quartier an einen einzigen Investor zu verkaufen, der dazu nicht hält, was man von ihm erwartet. Mit der Abwicklung von MAB und den Strafzahlungen von 775 Millionen Euro für die Konzernmutter und weiteren zu erwartenden Prozessen wird das Risiko völlig unkalkulierbar. Das</p>	<p>Projektentwicklung Schlüsse zu Verkaufsflächenbedarf und Produktsortimenten gezogen werden konnten. Diese sind im Vertrag mit MAB fixiert worden. Indem vorwiegend Flächen für bislang unterrepräsentierte Sortimentgruppen ausgewiesen werden, wird mit dem Projekt kein übermäßiger Verdrängungswettbewerb innerhalb des Ulmer Einzelhandels befeuert.</p> <p>Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Sedelhöfen ist gleichermaßen im Interesse des Investors und der Stadt. Die interne Erschließung des Quartiers besteht aus einer spannungsreichen Abfolge aus Gassen und räumlichen Aufweitungen, deren Proportionen in verdichteten Innenstädten durchaus üblich sind. Die Erweiterung des öffentlichen Raums in das erste Obergeschoss mit großzügigen Terrassen und Passagen erzeugt zusätzlich Aufenthaltsqualität. Verdichtete City-Lagen eignen sich dagegen nicht für grünordnerische Maßnahmen. Vereinzelt Grünstrukturen haben nicht das Potenzial für eine nachhaltige Grünraumentwicklung. Der Fokus der städtischen Grünflächenplanung liegt daher generell auf zusammenhängenden oder vernetzten Grünstrukturen in der Stadt. Diese haben ausreichend Potenzial, die Lebensqualität in der Stadt wesentlich zu verbessern.</p> <p>Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung.</p> <p>Die Sedelhöfe wurden von Beginn an mit dem Ziel entwickelt, den Einzelhandelsstandort Ulm mittels neuer Formen des Einkaufens zu stärken. Die Entwicklung eines solchen Einkaufszentrums impliziert die Partnerschaft</p>
--	---

<p>Sedelhofquartier wird zum Spekulationsobjekt, ganz zu schweigen von der Möglichkeit, die Grundstücke eines Tages als Teil einer Insolvenzmasse vorzufinden. Sollte man nicht besser – wie im normalen Geschäftsleben – die Risiken aufteilen?</p> <p>Privatisierung von öffentlichem Raum:</p> <p>Öffentlicher Raum darf nicht an einen Investor verkauft werden. Kein Gehrecht kann die Verfügungsgewalt des Eigentümers ersetzen. Das zeigt jüngst das Beispiel Bahnhofstraße 7 (Unterführung).</p> <p>„Wir planen für die nächsten 50 Jahre“. Diese wichtige Aussage von Gemeinderäten kann nicht ernst genug genommen werden. Heißt das aber nicht auch, dass diejenigen, die die nächsten 50 Jahre noch erleben werden, in die Planung mit einbezogen werden müssen? Junge Menschen wurden bisher in keiner Weise gefragt, berücksichtigt, einbezogen. Man nehme sich ein Beispiel an anderen Städten (...). Die Ausgrenzung der jüngeren Jahrgänge halte ich für einen ganz gravierenden Mangel, der vor einer Entscheidung behoben werden muss.“</p> <p>(Appell an die Gemeinderäte...)</p>	<p>mit einem Investor, welcher für die Entwicklung, den Bau und den späteren Betrieb des Objektes verantwortlich zeichnet. Der Projektvertrag zwischen Stadt und Investor ist selbstverständlich auch für etwaige Rechtsnachfolger bindend. Die vertraglich fixierten Forderungen und Ansprüche der Stadt sind somit auch im Falle eines Eigentümerwechsels durchsetzbar.</p> <p>Ein öffentlich-rechtlich gesichertes Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit mit grundbuchrechtlicher Verankerung eröffnet der Öffentlichkeit die uneingeschränkte Nutzung der entsprechenden Flächen. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse machen sich für den Passanten in keiner Weise bemerkbar. Auch der seit über 30 Jahren bestehende Zugang zur Passage verläuft auf Privatgelände mit Gehrecht - ohne dass dies in irgendeiner Weise erkennbar ist. Details zur Oberflächenqualität und zu Unterhaltsfragen werden im Projektvertrag fixiert.</p> <p>Im Forum City-Bahnhof wurde die Beteiligung junger Menschen bewusst dadurch forciert, indem parallel zu herkömmlichen Formen der Beteiligung auch neue Medien eingesetzt wurden. Das rege Interesse am Internetforum „Citybahnhof“ lässt zumindest darauf schließen, dass gerade auch junge Menschen den Prozess mit Interesse verfolgt haben. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden nun die formellen Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB durchgeführt. Selbstverständlich sind hier junge Menschen gleichermaßen dazu aufgerufen, sich zum Verfahren zu äußern.</p>
<p><u>Einwender 14, Schreiben vom 21.11.2013 (Anlage 5.14)</u></p> <p>Die Einwender befürworten ausdrücklich die Bestrebungen der Stadt Ulm, die Innenstadt aufzuwerten. Die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen könne diesbezüglich eine von mehreren Maßnahmen sein. Allerdings werden bei der aktuellen Planung mehrere Schwachstellen gesehen:</p> <p>„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</p>	<p>Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Auf diese Weise soll der Nachfrage nach diesen neuen Formen des</p>

<p>Rahmen des Sedelhöfe-Projektes hat die Stadt die einmalige Chance, diesen Stadteingang wieder in öffentliche Hand zu überführen. Dies soll aber nach aktuellem Planungsstand nicht geschehen. Das Grundstück soll stattdessen an den Investor verkauft werden und wieder, wie bisher, ein öffentliches Wegerecht eingeräumt werden. Wir halten dies für einen Fehler.</p>	<p>Einkaufens in integrierter Innenstadtlage entsprochen werden. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage mit offenen Gassen zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Das Gelände wird zudem komplett unterbaut. Das Konzept eines Investoren-basierten Einkaufszentrums impliziert die Veräußerung der Grundstücke. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die inneren Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Ein Verjähren oder Verwirken dieser Rechte ist somit ausgeschlossen.</p>
<p>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.</p>	<p>Wie in anderen öffentlich zugänglichen Anlagen, die sich im Eigentum privater Gesellschaften befinden, etwa Bahnhöfe o.ä., ist Videoüberwachung auch im Bereich des Einkaufszentrums grundsätzlich möglich. Inwieweit seitens des Betreibers der Sedelhöfe tatsächlich Bedarf an Videoüberwachung besteht, ist derzeit noch nicht geklärt. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass überwachte Bereiche gegebenenfalls kenntlich gemacht werden. Im Übrigen gelten die einschlägigen Gesetze. Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim Eigentümer der Flächen, also beim Inhaber/Betreiber des Einkaufszentrums. Dieser ist vor Ort durch das Center-Management präsent. Die Kontaktaufnahme in Streit- oder Haftungsfragen ist damit für Jedermann ohne Weiteres möglich.</p>
<p>Desweiteren sehen wir das heutige Andienungskonzept für die bestehenden Ladengeschäfte kritisch. Eine Andienung über die Bahnhofstraße ist für große Einzelhändler (...), wenn überhaupt, nur mit großem Aufwand möglich. Der freie Zugang zur Bahnhofstraße würde zu gewissen Anlieferungszeiten durch parkende und rangierende LKW beeinträchtigt. Für Geschäfte einer gut besuchten Fußgängerzone wie der Bahnhofstraße ist das nicht praktikabel. Wir verstehen nicht, weshalb die Stadt Ulm eine über Jahrzehnte bewährte Andienung über eine bestehende Straße entfallen lässt ohne den Anliegern (...) eine gleichwertige Alternative bieten zu können. Für uns ist das ein Beispiel, welche Unwägbarkeiten und Probleme bei der Privatisierung öffentlichen</p>	<p>Das Konzept reiner Andienungsstraßen folgt der städtebaulichen Maxime der Nachkriegszeit, welche eine möglichst umfangreiche Trennung der städtischen Funktionen vorsah. Diese Entwicklung hatte insbesondere für die Raumqualität der innerstädtischen Nebenlagen negative Auswirkung. Mit dem Bau der Sedelhöfe bietet sich nun die Chance, diese Fehlentwicklung umzukehren und aus den vernachlässigten Rückseiten wieder gleichwertige innerstädtische Gassen mit hoher gestalterischer Qualität zu entwickeln. Dabei müssen die funktionalen Aspekte der Andienung selbstverständlich berücksichtigt werden. Von der vorliegenden Planung ist lediglich die Andienung des Geschäftshauses</p>

<p>Raums auftreten können. (...).“</p>	<p>Bahnhofstraße 16 betroffen; für diesen speziellen Fall wird im geänderten Bebauungsplanentwurf eine in das Sedelhöfe-Projekt integrierte Lösung angeboten. Generell ist die Andienung von Ladengeschäften über Fußgängerzonen zu bestimmten Tagesfristen gängige und bewährte Praxis in Ulm.</p>
<p><u>Einwender 15. Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.15)</u></p> <p>Im Namen einer Grundstückseigentümerin in der Bahnhofstraße wird folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>„(...)“</p> <p>1. Passantenströme (...) Durch die mit dem Bebauungsplan vorgesehene Bebauung wird die Erschließung des Grundstückes unserer Mandantschaft - von dem für die Passantenströme wichtigen Bahnhof - weitgehend abgekoppelt. Der „Kontakt nach außen“ wird ganz erheblich eingeschränkt. Die - vom Bahnhof und Bahnhofplatz kommenden - Passantenströme werden über eine schmale Passage (...) in Richtung Innenstadt gelenkt. Auf Grund der Gestaltung der Baugrenzen wird der ganz überwiegende Anteil der Passantenströme nicht mehr wie bisher über die Bahnhofstraße in die Innenstadt gelenkt, sondern künftig über die „MAB-Passage“(...), welche in Richtung Sedelhofpassage verläuft.</p> <p>Verstärkt wird dies dadurch, dass die Bebauung nördlich des Grundstücks unserer Mandantschaft gegenüber der bisherigen Bebauung auch noch weiter in Richtung Bahnhofplatz vorrückt, so dass sich ein „Vorsprung“ bildet, welcher die Passantenströme eben in Richtung Sedelhofgasse lenkt. Die „Abrundung“, welche man bei der letzten Überbauung dieser Flächen, z.B. im Bereich des ehemaligen Verlagsgebäudes Bahnhofstraße 20 errichtet hat, fällt ganz weg. Stattdessen springt die Bebauung/Baugrenze in diesem Bereich ganz erheblich vor, mit der Folge, dass eine Art Sperrriegel für den Zugang vom Bahnhof/Bahnhofplatz zum Grundstück unserer Mandantschaft entsteht.</p>	<p>Mit der vorliegenden Planung werden weder Fußgängerströme bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Der Blickkontakt nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 in die Bahnhofstraße ist gegeben. Die Präsenz des Gebäudes der Mandantschaft im öffentlichen Raum wird durch die Planung nicht verändert. Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li></ul>

<p>2. Erschließung Die gegebene Erschließung halten wir für fehlerhaft. Das gesamte Grundstück, welches den Zugang vom Bahnhof (...) in Richtung Innenstadt bildet, wird an den Investor verkauft. Dort befindet sich nach dem Bebauungsplan künftig nur noch eine Grunddienstbarkeit, bestehend in einem "Gehrecht", welches verjähren und verwirken kann, mit der Folge, dass der gesamte Zugang zur Innenstadt von Ulm in Händen Privater liegt.</p> <p>3. Vorwegbindung Auch seitens der Fraktion im Stadtrat wird immer wieder bekundet, dass diese Situation ins-besondere der Verkauf des Zugangs zur Innenstadt von Ulm, äußerst problematisch ist und der Änderung bedarf. Allein man sei wohl aufgrund der Verträge an den Investor (...) gebunden. Dies zeigt, dass vorliegend eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers gegeben ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Die im Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Fußgängerzone Bahnhofstraße aus. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.</p> <p>Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen somit der Allgemeinheit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist somit nicht möglich.</p> <p>Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Einwände und Anregungen geltend zu machen, die der Gemeinderat im Zuge der Beschlussfassungen in die Abwägung einbezieht. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem</p>
--	---

	<p>Bebauungsplan verpflichtet. Eine Vorwegbindung ist also nicht gegeben.</p>
<p><u>Einwender 16, Schreiben vom 18.11.2013</u> (Anlage 5.16)</p> <p>Die Eigentümerin einer Immobilie in der Hirschstraße erhebt folgende Einwände:</p> <p>„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.</p> <p>Die vorliegenden Pläne stützen aber leider unsere Bedenken. U.E. werden die Besucherströme nahezu „automatisch“ in das neue Einkaufszentrum gelenkt. Für sie ist ein Zugang zur Bahnhof- und Hirschstraße nicht sofort erkennbar. Der in den Plänen eingezeichnete Zugang Sedelhöfe zur Bahnhofstraße hat hier keine Relevanz.</p> <p>(...) Die Achse Bahnhof, Bahnhofstraße, Hirschstraße und Münster bildet seit Jahrzehnten eine historische Dominante. Dazu haben auch die dortigen Unternehmen mit ihren Investitionen und Steuern entscheidend beigetragen. Dieser Bereich darf keinesfalls abgehängt werden oder sich abgehängt fühlen.</p> <p>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.“</p> <p>Anhang: Vorschläge und Argumente als Lösungsansatz für die vorgebrachten Bedenken und Einwände:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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-</li> </ul>	<p>Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße ist und bleibt sowohl stadtstrukturell als auch funktional uneingeschränkt die Haupterschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Das geplante Einkaufszentrum Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, wird die Bedeutung dieser Erschließungsachse nicht infrage stellen. Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur.</p> <p>Die Bahnhofspassage ist lediglich einer von mehreren wichtigen Zuläufen in die Bahnhof-/Hirschstraße. Es ist davon auszugehen, dass moderate Veränderungen an einem dieser Zuläufe angesichts der Attraktivität und Dominanz dieser Achse keine wesentlichen Beeinträchtigungen nach sich ziehen. Ungeachtet dessen ist eine gute Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof ein übergeordnetes städtebauliches Ziel; dies wurde in der vorliegenden Planung unter den gegebenen liegenschaftlichen Voraussetzungen berücksichtigt. Die Verteilerfläche vor dem östlichen Aufgang der Bahnhofspassage öffnet sich gleichermaßen nach Norden in das neue Sedelhofquartier als auch nach Süden zur Bahnhofstraße. Bereits am Teppenaufgang besteht Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße. Die Erschließungsgasse durch die Sedelhöfe ist wiederum in direkter Linie an die Passage zur Bahnhofstraße angebunden. Eine einseitige Verschiebung der Gewichte zugunsten der Sedelhöfe ist nicht gegeben.</p> <p>Der Fußgängerübergang südlich der Straßenbahnhaltestelle bleibt erhalten. Ein weiterer Übergang auf der Ebene 0 über die Friedrich-Ebert-Straße wird am nördlichen</p>

<p>Straße!</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li><li>• Was das Vergrößerungspotenzial des Einzugsgebietes der Stadt Ulm angeht, so stammen die Zahlen aus der Studie von Modus Consult aus dem Jahre 2007. Sind diese noch relevant? Die Studie weist zudem schon damals darauf hin, dass die Erfassung und evtl. Steuerung der Fußgängerströme einer erheblichen Verbesserung bedarf. Wuden diesbezüglich die Sedelhöfe und ihre Umgebung in der Zwischenzeit näher untersucht?</li><li>• 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.</li></ul>	<p>Ende der Straßenbahnhaltestelle eingerichtet.</p> <p>Ein Wege-Leisystem wird eingerichtet werden. Die Verlegung der Straßenbahn und des Individualverkehrs in die Ebene -1 wurde eingehend geprüft. Im Zuge der öffentlichen Debatte um das Projekt City-Bahnhof wurde diese Idee u.a. wegen der dafür erforderlichen, enormen Rampenbauwerke schließlich verworfen.</p> <p>Die Zahlen sind belastbar. Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ist integraler Bestandteil des Projekts Citybahnhof.</p> <p>Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Projektplanung sieht Einzelhandel und Gastronomie vorwiegend im 1. Untergeschoss, im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss vor. In den darüber liegenden Geschossen werden beträchtliche Flächen für gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen bereitgestellt. Umfangreiche Möglichkeiten für Dienstleistungsbetriebe bieten zudem das Dienstleistungszentrum nord und die künftige ZOB-Überbauung.</p>
<p><u>Einwender 17, Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 5.17)</u></p> <p>Der Einwender erhebt Widerspruch und fordert die Einstellung des Verfahrens.</p> <p>1. Planung</p> <p>„Den Bürgern wurde eine Planung vorgestellt, bei der in der Reihenfolge</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Neuer Citybahnhof und Anbindung der Weststadt</li><li>2. Bahnhofsvorplatz mit öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr</li><li>3. Neues Eingangstor zur Innenstadt mit einem möglichen Einkaufszentrum</li></ol> <p>verfahren werden sollte. Diese Planung wurde ohne Nennung von Gründen über den Haufen geworfen und die dringlichsten Planungen von Citybahnhof und Bahnhofsvorplatz auf unbestimmte Zeit verschoben und dafür die Planung der Sedelhöfe vorgezogen. Dies ist hochgradig kontraproduktiv und irrwitzig. Auch im</p>	<p>Das Projekt Citybahnhof ist ein übergeordnetes Stadtentwicklungsprojekt, welches sich aus verschiedenen Projektbausteinen zusammensetzt. Einer dieser Bausteine ist – seit Projektbeginn - das Einkaufszentrum im Sedelhofquartier. Im Rahmen des öffentlichen Dialogprozesses ab 2006 wurde das Projekt Citybahnhof stets in toto unter Berücksichtigung aller Projektbausteine diskutiert. Angesichts der Komplexität des Gesamtprojektes müssen die einzelnen Bausteine getrennt voneinander entwickelt werden. Im Falle des Bausteins Sedelhöfe konnten zwischenzeitlich die Voraussetzungen für die konkrete Projektrealisierung geschaffen werden. Die</p>

<p>Hinblick auf die geplante Straßenbahnlinie 2 ist dieser Planungsablauf, d.h. die vorrangige Planung eines Einkaufszentrums unsinnig und nicht verständlich.</p>	<p>Bausteine Bahnstufenneubau und Anbindung Weststadt sind dagegen nach wie vor von übergeordneten Planungen der Deutschen Bahn abhängig und daher nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Selbstverständlich wird das Projekt Sedelhöfe im Zuge der vertiefenden Planung permanent auf das Gesamtprojekt Citybahnhof rückgekoppelt und an dessen übergeordneten Zielen ausgerichtet.</p>
<p>2. Citybahnhof – Neubaustrecke Stuttgart-Ulm</p> <p>Die Verschiebung der Bahnstufensplanung ist extrem fahrlässig und nicht nachvollziehbar, denn die Bahn baut auch Dank massiver Unterstützung der Ulmer Stadtverwaltung, der IHK usw. bereits die neue Strecke in Richtung Ulm. Die Bahn wird also kaum Rücksicht nehmen auf mögliche Ulmer Änderungswünsche, denn die Stadt hat ja noch nicht einmal ein Konzept und daher auch keine Argumentationsgrundlage. Die Verwaltung nimmt sich so jede ernst zu nehmende Einflussmöglichkeit bei der Gestaltung des neuen Bahnstufens.</p>	<p>Die Bahnstufensplanung wird aktiv vorangetrieben. Die Stadt hat bereits im Jahr 2006 das Projekt Citybahnhof Ulm ins Leben gerufen und die Impulse, die vom Ausbau der Schnellbahnlinie ausgehen, frühzeitig und aktiv aufgegriffen. Seither wurden im Rahmen einer intensiven öffentlichen Debatte sehr wohl konkrete Ziele entwickelt, Alternativen abgewogen und Ergebnisse gutachterlich überprüft. Die aus diesem Prozess hervorgegangenen städtebaulichen Zielsetzungen, die im Übrigen vielfach veröffentlicht wurden, bilden die Grundlage für die Projektentwicklung und die regelmäßigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Der Umbau des Bahnstufensplatzes und die Errichtung einer Bahnstufensgarage mit neuer Bahnstufenspassage werden ab 2015 realisiert.</p>
<p>3. Eingangstor – Kannibalisierung</p> <p>Bei der Gestaltung des Eingangstors war eindeutig klar, dass ein möglichst offener und gleichwertiger Zugang zu den bestehenden Einkaufsstrassen und dem neuen Einkaufszentrum geschaffen werden soll. Es war genauso eindeutig klar, dass es auf keinen Fall zu einer Kannibalisierung der bestehenden Händlerschaft kommen darf. Die vorgelegte Planung verspricht genau das Gegenteil und die angeblichen Zwänge, weil Haus Nr. 7 nicht erworben werden kann, sind reine Nebelkerzen. Niemand hat die Verwaltung gezwungen, mit einem Investor Vorverträge abzuschließen, die zwangs-läufig zur jetzigen miserablen Planung führen mussten. Dass dieses ganz wesentliche Grundstück derzeit nicht und wahrscheinlich noch lange nicht zum Verkauf anstand oder ansteht, war schon lange und hinlänglich bekannt. Dennoch wurde die Planung vorangetrieben, voreilig geheime Verträge geschlossen und vor Klärung wesentlicher Fragen Gebäude abgerissen und hunderte Parkplätze, eine hervorragende Einnahmequelle der Stadt, viel zu früh und ohne Verstand vernichtet.</p>	<p>Gegenüber der heutigen Situation wird der Zugang zur gesamten Innensatdt einschließlich der Bahnstufensstraße wesentlich verbessert. Durch die Verlegung der kleinen Blau kann voraussichtlich eine weitere Fahrtreppe unter dem Gebäude Bahnstufensplatz 7 angeboten werden. Die Möglichkeit zur Wiederherstellung der langfristig avisierten, axialen Ausrichtung der Bahnstufensstraße auf den Hauptbahnhof bleibt mit der vorliegenden Planung für die Sedelhöfe erhalten. Die zulässige Verkaufsflächenbeschränkung von 18000 m<sup>2</sup> beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Der Verkaufsflächenbedarf wurde zudem durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert.</p>
<p>4. Offenes Einkaufszentrum – Durchlässigkeit zur Innenstadt</p>	<p>Weder werden Fußgängerströme bevorzugt in</p>

<p>Das Einkaufszentrum ist so ausgelegt, dass der gesamte Besucherstrom vom Bahnhof kommend in die Sedelhöfe geleitet und dort quasi eingesperrt wird, denn die Durchlässigkeit in die bestehenden Einkaufsstraßen (...) und damit zu wesentlichen Teilen der Innenstadt wird zwar gebetsmühlenartig behauptet, ist aber in keiner Weise gegeben. Die extrem schmalen Verbindungsgässchen teils auch noch mit Treppen verhindern geradezu, dass Besucher diese benützen und weiter ins Stadtzentrum vordringen. Es entsteht der Eindruck, dass dieses Einkaufszentrum nur bestehen kann, wenn es der-art gegenüber dem bestehenden Handel bevorzugt wird, denn der Nachweis der Notwendigkeit weiterer Verkaufsflächen ist äußerst dürftig und fragwürdig. Die befürchtete Kannibalisierung wird somit zu Gunsten eines Investors bewusst mit voller Absicht herbeigeführt. (...)</p> <p>5. Welche Interessen werden vertreten?</p> <p>Es werden ganz offensichtlich ausschließlich die Interessen eines dubiosen Investors bevorzugt bedient. Die Muttergesellschaft, (...) ist wegen krimineller Geschäfte (...) pleite</p>	<p>die Sedelhöfe geleitet, noch werden die Einkaufslagen in der Fußgängerzone und die Sedelhöfe ausschließlich vom Bahnhof erreicht. Zudem wird vollkommen verkannt, dass die Passanten auch vom Münsterplatz in Richtung Bahnhof gehen bzw. vom Parkhaus Deutschhaus von Südwesten in die Bahnhofstraße kommen. Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Stadt hat einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten.</p> <p>Die Stadt hat im Vorfeld der Investorenausschreibung umfangreiche städtebauliche Vorgaben in einem Pflichtenheft formuliert, die zuvor vom Gemeinderat der Stadt Ulm als planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen wurden. Der aus diesem</p>
---	---

<p>und wird das Einkaufszentrum kaum finanzieren können. Auf dieser Basis will die Stadt Grundstücke mit einem Wert von mehr als 30 Mio. € (plus enorme Kosten für Abriss und die Herrichtung der Grundstücke) verkaufen und eine Baugenehmigung erteilen, die den bisher vorgegebenen Ansprüchen in keiner Weise gerecht wird. Es soll ganz offensichtlich ein Einkaufszentrum entstehen, das gerade keine Verbindung zu den angrenzenden Verkehrsflächen hat. Durch die wahrscheinliche Insolvenz der Muttergesellschaft wird das ganze Areal zu einem Spekulationsobjekt. Das ist absolut nicht im Sinne der Ulmer Bürgerschaft, insbesondere dann, wenn auch noch öffentliche Flächen wie geplant mitverkauft werden sollen.</p>	<p>Verfahren hervorgegangene Projektpartner hat diese Zielsetzungen mit der vorliegenden Planung in intensiver Abstimmung mit der Stadt umgesetzt. Das neue Quartier ist über sechs Anknüpfungspunkte an das bestehende Wegenetz angeschlossen. Alle Gassen haben öffentlichen Charakter und sind jederzeit von jedermann nutzbar. Das Quartier ist gerade kein isoliertes Einkaufszentrum nach gängigem Muster, sondern wird Teil des Stadtgefüges. Die Spekulationen über die Finanzkraft des Investors entbehren einer nachvollziehbaren Grundlage.</p>
<p>6. Verkauf von öffentlichen Flächen</p> <p>Es ist geplant, öffentliche Grundstücke zu verkaufen, um die Planung des Investors zu ermöglichen. Es ist nicht bekannt, dass die Stadtverwaltung und der Gemeinderat dazu ein Mandat von der Bürgerschaft erhalten hat. Es darf nicht sein, dass der Stadt durch den Verkauf öffentlicher Flächen für alle Zeiten die Möglichkeit genommen wird, eine bessere und vernünftiger Lösung für dieses wichtige Eingangstor zur Innenstadt zu realisieren. Die Podiumsdiskussion hat ganz klar und eindeutig gezeigt, dass der Investor 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. (...)</p>	<p>Der Gemeinderat erhält sein Mandat per Wahl von der Bürgerschaft. Mit dem Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, hat der Gemeinderat als Vertreter der Bürgerschaft die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht und am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" beschlossen. Dieser wird erst nach einem erfolgreichen Abschluss des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen des sog. Closings endgültig fixiert; dies ist ein für Projekte dieser Größenordnung notwendiges und absolut gängiges Vorgehen. Das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung bleibt von den Verträgen unberührt. Das Zustandekommen eines rechtsgültigen Bebauungsplans ist Voraussetzung für das Vertragsclosing.</p>
<p>7. Tiefgarage</p> <p>Wie ist es möglich, dass die Verwaltung eine Tiefgarage abreißen lässt, bevor es überhaupt eine vom Stadtrat autorisierte Baugenehmigung gibt. Nach Stand der Dinge hätte diese Garage noch Jahre genutzt werden können und jährlich ordentliche Einnahmen für die Stadt gebracht. Und wie soll man verstehen, dass praktisch an derselben Stelle wieder eine Tiefgarage entstehen soll. (...) Ist unsere Bauverwaltung nicht in der Lage, die bestehende Garage (als Atombunker ausgebaut!) in die neue Bebauung zu integrieren? Als Gipfel sinnloser Geldvernichtung sollen nun wieder provisorische Parkplätze am Rande des Trümmerfeldes eingerichtet werden. Wie kommt der Stadtrat dazu, dafür in solcher Höhe Gelder zu bewilligen? Doch nur um die</p>	<p>Bereits zu Beginn der Abbrucharbeiten lag eine auf dem Ergebnis eines Investorenwettbewerbs aufbauende Vorentwurfsplanung für die Sedelhöfe vor. Der Abbruch erging im Rahmen der vorbereitenden Baufeldfreimachung. Die Erhaltung der Sedelhofgarage ist aus bautechnischen und statischen Gründen nicht möglich. Eine Entwicklung des Sedelhofquartiers anhand des Stützenrasters der bestehenden Parkgarage würde die planerische Flexibilität unangemessen einschränken. Die provisorische Zwischennutzung des Baufeldes als Parkplatz war ein Entgegenkommen gegenüber der Ulmer Händlerschaft bzw. gegenüber den auswärtigen Besuchern, die angespannte Parkplatzsituation in der Vorweihnachtszeit zu mildern.</p>

<p>Fehlentscheidungen der Vergangenheit zu beschönigen und weich zu spülen. (...)</p> <p>8. Wohnungen</p> <p>Es wird hervorgehoben, dass im Sedelhof Areal auch Wohnungen entstehen sollen. Auf die Frage, ob die vom Gemeinderat beschlossene Vorgabe, dass bei Projekten dieser Größe 20% günstiger Wohnraum entstehen muss, auch speziell bei diesem Projekt eingehalten wird, lautet die Antwort eines Gemeinderats (...): wer in 1a Lagen günstigen Wohnraum fordert, ist quasi verrückt. Also im Klartext: nein!</p> <p>9. Prüfantrag beim Regierungspräsidium Tübingen</p> <p>Teil dieses Einspruchs sind auch die im Prüfantrag der Sedelhofinitiative beim RPT vorgebrachten Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Recht- und Gesetzmäßigkeit des bisherigen Verfahrens</li><li>- Offenlegung der bisher geheimen Verträge</li><li>- Abriss ohne Bebauungsplanverfahren</li><li>- Vertragliche Fixierung von Verkaufsflächen ohne Regierungspräsidium</li><li>- Begünstigung von Investoren durch Veräußerung öffentlicher Flächen</li><li>- Rechtmäßigkeit der Festlegung des Areals als Sanierungsgebiet</li><li>- Intransparenz der Kosten und Entscheidungswege</li><li>- Vertragsbrüchigkeit des Investors/ der Stadt</li><li>- Fehlende Alternativplanungen.</li></ul> <p>Ich rate dringend, die Prüfung des gesamten Komplexes durch das RPT abzuwarten, bevor weitere Fehlentscheidungen getroffen werden.</p> <p>10. Bürgerbeteiligung</p> <p>Als Ulmer Bürger fordere ich eine Bürgerbeteiligung, die diese Bezeichnung verdient. Eine Podiumsdiskussion die als „Frühzeitige Bürgerbeteiligung“ deklariert wird, und das zu einem Zeitpunkt, wo alles längst entschieden ist, ist reinster Etikettenschwindel und nicht akzeptabel. Es ist ein untragbarer Zustand, dass dem</p>	<p>Die Ulmer Richtlinie zur Förderung von preiswertem Wohnraum betrifft ausschließlich Geschosswohnungsbau auf privaten Konversionsflächen. Beide Bedingungen treffen auf das Projekt Sedelhöfe nicht zu. Zudem wurde die genannte Richtlinie erst am 04.07.2013 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt beschlossen, also deutlich nach Abschluss des Projektvertrags Sedelhöfe. Das vorliegende Projekt fällt also nicht unter diese Richtlinie.</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf wurde insoweit geändert, als für die Bereiche MK2, also die Baufelder an der Keltergasse und an der Mühlengasse, im jeweils obersten Geschoss Wohnnutzung zwingend vorzusehen ist. Dazu wurde eigens weiteres Volumen geschaffen.</p> <p>Die Rechtmäßigkeit des Verfahrens ist seitens des Regierungspräsidiums Tübingen mit Schreiben vom 23.01.2014 bestätigt worden.</p> <p>Die genannte Podiumsdiskussion war der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des</p>
--	--

<p>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.</p> <p>11. Neuplanung</p> <p>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 Wetzig in Architektenkreisen vorträgt, sind absolut richtig und sollten im eigenen Haus Anwendung finden.</p>	<p>Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www.citybahnhof.ulm.de">www.citybahnhof.ulm.de</a> erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite <a href="http://www.sedelhoeft-ulm.de">www.sedelhoeft-ulm.de</a> Auskunft über das Vorhaben. Der Gemeinderat und seine Organe haben das Projekt von Beginn an in zahlreichen Sitzungen behandelt. U.a. hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 die Verwaltung beauftragt, Standortuntersuchungen für neue Formen des innerstädtischen Handels anzustellen (GD 548/07). Am 16.12.2008 hat der Fachbereichsausschuss beschlossen, auf dem Areal der damaligen Sedelhofgarage eine Einkaufsgalerie zu konzipieren (GD 494/08). Vor Veröffentlichung des EU-Vergabe-Verfahrens am 05.08.2010 hat der Gemeinderat planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen. Desweiteren hat der Gemeinderat am 25.04.2012 über den Abschluss des Projektvertrags "Sedelhöfe" vor dessen Unterzeichnung beschlossen. Auch davor war er in alle Schritte des Vergabeverfahrens eingebunden.</p> <p>Das Bahnhofsprojekt ist von übergeordneten Planungen der Deutschen Bahn abhängig und daher nur in längeren Zeiträumen umsetzbar. Eine Verschiebung des Bausteins Sedelhöfe an den Schluss des Gesamtprojektes würde die Einwicklung des Sedelhofquartiers unabsehbar verzögern. Ungeachtet dessen wird das Projekt Sedelhöfe stets im Kontext der Gesamtplanung Citybahnhof betrachtet und auf die übergeordneten Erfordernisse abgestimmt.</p>
<p><u>Einwender 18, Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 5.18)</u></p> <p>Der Einwender ist mit einem Geschäftshaus Anlieger an der Bahnhofstraße:</p> <p>„(...) Nach unserer Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist die vorliegende Planung als massiver Verstoß gegen die Vorschrift des §1 Abs. 7 BauGB zu qualifizieren, weil eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – bislang noch nicht erfolgt ist. Mit der vorliegenden Planung wird es insbesondere unterlassen, im Hinblick auf die Zuwegung und die Lenkung der Passanten-</p>	<p>Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bbauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Ein formaler Verstoß gegen §1 Abs. 7 BauGB liegt nicht vor. Darüber hinaus beruht die</p>

<p>ströme in dem Plangebiet einen fairen Interessenausgleich zwischen dem Einkaufsviertel Sedelhöfe einerseits und der Ulmer Innenstadt - insbesondere der Bahnhofstraße – andererseits herbeizuführen. Mit den vorliegenden Planungen werden die Interessen des Investors des Projektes Sedelhöfe unangemessen und einseitig bevorzugt, mit der Folge, dass bei einer Realisierung dieser Planung erhebliche Nachteile für den bestehenden Einzelhandel, u.a. auch unser Haus, und eine Gefährdung der Einzelhandelsflächen in der Bahnhofstraße zu erwarten wären.</p> <p>Die Begründung dieser Einwendungen und aus diesseitiger Sicht bestehende Planungsalternativen sind unserem Schreiben vom 22. Mai 2013 (nebst Anlagen 1 - 8) zu entnehmen, das wir diesem Schreiben als Anlage A in Ablichtung beifügen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf unser (...) versandtes Schreiben vom 20. September 2013 verwiesen, das wir diesem Schreiben als Anlage B in Ablichtung beifügen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund fordern wir Sie dazu auf, den vorliegenden Bebauungsplanentwurf unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu überprüfen und durch Änderungen bzw. Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfes einen fairen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten herbeizuführen.</p>	<p>vorliegende Planung bereits auf intensiven, teils öffentlich geführten Abwägungsprozessen, deren Ergebnisse nun öffentlich diskutiert werden. Aus Sicht der Verwaltung erreicht die vorliegende Planung durchaus einen Interessenausgleich zwischen dem neuen Projekt und den Anliegern an der Bahnhofstraße. Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Stadt verfolgt gemeinsam mit dem Investor ausdrücklich das Konzept eines offenen, in die Stadtstruktur eingefügten Einkaufszentrums, dessen Gassen eng an das bestehende Wegenetz an-knüpfen und die Besucher bruchlos in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.</p> <p>(Stellungnahme zu den genannten Schreiben s.u.)</p> <p>Die Stadt strebt schrittweise eine weitere Anpassungen am östlichen Aufgang der Bahnhofspassage zugunsten der Bahnhofstraße an:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3:</li></ul>
---	--

<p>Ergänzend dürfen wir noch darauf hinweisen, dass das von dem Investor des Einkaufsviertels Sedelhöfe (...) im Herbst vergangenen Jahres vorgelegte Gutachten (Auswirkungsanalyse zur Ansiedelung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ im Oberzentrum Ulm) der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) methodisch und in den Ergebnissen angreifbar erscheint. Das wird von uns derzeit noch im Einzelnen geprüft.“</p> <p><u>Anlage A, Schreiben vom 22. Mai 2013</u></p> <p>„Die Verbindung des Hauptbahnhofs zur Ulmer Innenstadt ist seit Jahrzehnten unbefriedigend gelöst. Mit der Neugestaltung der Citybahnhofs und der Sedelhöfe besteht eine Jahrhundertchance für diese zentrale Achse zwischen Hauptbahnhof und Münster (...). Mit dem Vorschlag City-Tor Ulm wollen wir die fußläufige Verbindung auf der Ebene Null zwischen Hauptbahnhof, ÖPNV-Drehscheibe in der Friedrich-Ebert-Straße und der Ulmer Innenstadt bündeln und zusammen mit der Bahnhofspassage/Subway optimieren. Für das City-Tor bieten sich zwei Alternativen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem südlich davon gelegenen Gebäude Bahnhofstraße 17 (Ulmer Diagonale, Alternative 1) oder</li><li>2. zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 (sogenanntes Volksbankhaus) und dem nördlich davon von der MAB neu zu errichtenden Gebäude (Alternative 2).</li></ol> <p>Bei Alternative 1 würde also der fußläufige Zugang zur Innenstadt über das obere Ende der Bahnhofstraße erfolgen, das problemlos als Fußgängerzone ausgebildet werden könnte, ohne dass es zu Konflikten mit dem Zulieferverkehr, der an den Tagesrandzeiten erfolgt, kommt. Für die fußläufige Querung der Freidrich-Ebert-Straße gibt es bei dieser Alternative zwei Varianten:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. Die ÖPNV-Drehscheibe wird durch eine Fußgängerpassage geteilt, wodurch auch die Wege für die ÖPNV-Umsteiger kürzer werden (...)</li></ol>	<p>Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</p> <p>Diese künftigen Maßnahmen bedürfen keiner Anpassungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Achse Hauptbahnhof – Bahnhofstraße verläuft durch das Gebäude Bahnhofplatz 7. Das Projektgebiet für die Sedelhöfe befindet sich nordöstlich dieser Achse und dockt lediglich punktuell an diese an. Die gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße lässt sich also nicht im Zuge des Projekts Sedelhöfe realisieren, sondern muss auf einen Zeitpunkt verschoben werden, an dem die Immobilie Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Die Eigentümer/Erbbauberechtigten sind kooperationsbereit, eine abschließende Vereinbarung konnte noch nicht getroffen werden. Insofern muss zum jetzigen Zeitpunkt sicher gestellt werden, dass das konkret anstehende Projekt Sedelhöfe die gewünschte axiale Beziehung nicht behindert. Dieses städtebauliche Ziel bleibt durch die vorliegende Planung unberührt.</p> <p>Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Die Stadtwerke Ulm GmbH, Betreiberin der Ulmer Straßenbahnen, hat den Vorschlag untersucht: Ein geregelter Überweg in Haltestellenmitte ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei</p>
--	--

<p>b. Die ÖPNV-Drehscheibe wird im südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße auf vier ÖPNV-Trassen ausgeweitet und dadurch von 120 m auf 60 m verkürzt (...)</p> <p>Bei Alternative 2 (...) entsteht im Norden der um ca. 30 m gekürzten ÖPNV-Drehscheibe eine ebenerdige Verbindung. Diese vereinigt sich dann mit der Unterführung/Subway, zwischen den Gebäuden Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon neu von der MAB zu errichtenden Gebäude. Von dort aus können die Passanten sowohl in die Sedelhöfe als auch in die Bahnhofstraße gelangen. Vor allem muss auch für die Passanten aus der Unterführung/Subway eine Lösung gefunden werden, die für die Innenstadt und die Sedelhöfe fair ist.</p> <p>Die derzeit von der MAB vorgeschlagene Lösung ist aus Sicht der Ulmer Innenstadt nicht akzeptabel. Denn ein erheblicher Teil der Besucherinnen und Besucher der Ulmer Innenstadt wird über den Subway vom Bahnhof kommen oder aus der neuen Tiefgarage mit zusätzlichen 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder. Dieser Strom wird sich bereits im Untergeschoss aufteilen. Ein Teil der Passanten wird im Untergeschoss bleiben und direkt in das Einkaufszentrum gehen (...). Der andere Teil wird vor allem über die Rolltreppe nach oben gelangen, um die sechs Meter Höhendifferenz zu bewältigen.</p> <p>Oben angelangt (...) hat der Besucher eine Sichtachse in die Sedelhofgasse oder, wenn er sich um 90 ° Grad nach rechts dreht, in die Deutschhausgasse (Hinterhof von C&amp;A, Kaufhof und Deutschhaus), aber keine Blickbeziehung mehr in die Bahnhofstraße! Dies ist für die Passanten ein überaus unbefriedigender</p>	<p>Einführung eines zweiten Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und somit die geplante Umgestaltung des Platzes zu einem urbanen Entrée in die Innenstadt grundlegend behindern.</p> <p>Abgesehen von der problematischen Verkürzung der Haltestelle um 30 m wird der unter dem Namen „City-Tor“ diskutierte Vorschlag aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt. Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt; dessen Umgestaltung ist aktuell Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Das „City-Tor“ würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre.</p> <p>Die Sedelhöfe werden zu einem integrierten Teil der Ulmer Innenstadt. Selbstverständlich werden sich die Passanten vom Hauptbahnhof kommend unterschiedliche Wege auf ihrem Weg durch die Stadt suchen. Eine einseitige Bevorzugung der Sedelhöfe ist aber bereits dadurch ausgeschlossen, dass die öffentlichen Gassen durch die Sedelhöfe an sechs Stellen an die angrenzenden Stadtfelder anknüpfen und Passanten selbstverständlich und bruchlos von den neuen und in die bestehenden Einkaufslagen übergeleitet werden. In dieser Hinsicht unterscheiden sich die Sedelhöfe nicht von anderen Nebenlagen im Umfeld der Achse Bahnhofstraße/ Hirschstraße. Die Stadt Plant zudem eine weitere Rolltreppe am südlichen Rand der Unterführung, so dass auch hier ein Ausgleich geschaffen wird. Der Einwender betrachtet zudem lediglich die Besucherströme von West nach Ost; in umgekehrter Bewegungsrichtung stellt sich die Situation mit umgekehrten Vorzeichen dar.</p> <p>Der Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibt sehr wohl erhalten. Die</p>
---	---

<p>Zustand und aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Im hier eine faire Lösung zwischen den Sedelhöfen und der Ulmer Innenstadt herzustellen, sollte die Treppenanlage in etwa an der Stelle belassen werden, wo sie sich heute befindet. Das daneben neu zu errichtende Gebäude der MAB muss nach Norden verschoben und dadurch die neu geplante Bahnhofsgasse wieder geschlossen werden. Dadurch entsteht zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem neu zu errichtenden Gebäude das City-Tor Ulm für die Passanten auf der Ebene Null und die Besucher, die durch den Subway kommen.</p> <p>Unabdingbar für einen fairen Interessenausgleich ist es, dass die aufwärts fahrende Rolltreppe in Gehrichtung auf der rechten Seite, nach Süden verlegt und die Gebäudekante des gegenüber neu zu errichtenden Gebäudes an der Ecke zur Bahnhofstraße deutlich zurück genommen wird (...). Sofern insbesondere hinsichtlich der Anbindung des Subways unserer Vorstellung Rechnung getragen wird, würden wir eine Bündelung der Passantenströme an diesem neuen City-Tor zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem nördlich davon zu errichtenden neuen MAB-Gebäude bevorzugen. Auch im Hinblick auf die Passantenströme müsste die gegenüber liegende Gebäudekante Richtung Bahnhofstraße auf das ursprüngliche Maß zurückgenommen werden. Diese Lösung würde beim Verlassen des Subways eine großzügige Anmutung eines Platzes entstehen lassen, von dem sich die Fußgänger besser verteilen können und der dem Anspruch eines attraktiven Zugangs zu den Sedelhöfen und zur Innenstadt gerecht wird.</p> <p>Dieser Vorschlag muss weiter untersucht und ausgearbeitet werden. Die dafür notwendige Zeit sollte zur Verfügung stehen, nachdem sich die MAB für die von den Stadträten in der Vergabesitzung im April 2012 gewünschten Änderung gut 12 Monate Zeit gelassen hat, um eine minimale Verbesserung zu präsentieren. Es geht hier um eine Entscheidung, die für Jahrzehnte den Zugang in die Ulmer Innenstadt prägen wird.</p> <p>(...)</p> <p><u>Anlage B, Schreiben vom 20. September 2013</u></p> <p>„(...)“</p> <p>Der Ulmer Handel begrüßt nach wie vor das Projekt Sedelhöfe, weil er darin eine Steigerung</p>	<p>weiter nach Osten gerückte Treppenanlage wird den Blickwinkel in Richtung Bahnhofstraße deutlich aufweiten – eine wesentliche Verbesserung gegenüber der hinter das Gebäude Bahnhofplatz 7 zurückversetzten Treppenanlage im Bestand! Die geplante zusätzliche Rolltreppe an der Südseite des Treppenaufgangs wird die Situation noch weiter verbessern.</p> <p>Die geplante Treppenanlage öffnet sich großzügig zur Bahnhofstraße und schwenkt der Bewegungsrichtung folgend nach Südosten aus. Eine zusätzliche Rolltreppe entlang dieser abgewinkelten Südseite ist technisch nicht ohne Weiteres realisierbar. Die Stadt befindet sich aber mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in konstruktiven Verhandlungen mit dem Ziel, den Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern. Hier kann die bereits erwähnte, zusätzliche Rolltreppe realisiert werden. Der öffentliche Freiraum am oberen Ende des Treppenaufgangs hat an der engsten Stelle immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß wird in diesem neuen städtebaulichen Kontext abgelehnt.</p> <p>Der Vorschlag „City-Tor“ wurde intensiv diskutiert sowie auf seine technische Machbarkeit bzw. auf die städtebaulichen Auswirkungen geprüft. Dazu wurden verkehrstechnische Stellungnahmen eingeholt und städtebauliche Szenarien entwickelt. In Abwägung der Fakten und Argumente hat sich der Vorschlag aus den genannten Gründen als nachteilig erwiesen und wird daher abgelehnt.</p>
---	---

<p>der Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm sieht.</p> <p>Auch die Stadtverwaltung hat die Zeit genutzt, um unsere Vorschläge zu prüfen und teilweise in die Pläne zu übernehmen. Aktuelle, neue Sachverhalte, wie juristische Probleme und Ablehnung der Vorschläge von Seiten des Investors erschweren jedoch eine Lösung – ganz zu schweigen von der in völlige Ferne gerückten „Jahrhundertlösung“ (ebenerdiger Zugang von der Ebene -1 in die Bahnhofstraße), die Ulm gut zu Gesicht gestanden hätte und enorme positive Effekte versprach. Wir haben uns noch einmal intensiv mit der neuen Sachlage auseinandergesetzt und möchten Ihnen in aller Kürze unsere Position zusammenfassen:</p> <p>Durch die neue Entwicklung besteht wieder die Chance, die Eingangssituation der Stadt für die nächsten Jahrzehnte („Jahrhundertlösung“) entscheidend zu verbessern. Eine im Krisenmanagement unter Zeit- und Kostendruck gefundene Lösung kann immer nur eine Notlösung sein. Die Handel- und Gewerbetreibenden in der Ulmer City und besonders die betroffenen Anlieger der Bahnhofstraße, sind bereit, auch einen Zeitverzug in Kauf zu nehmen, wenn dadurch eine Lösung gefunden werden kann, die der Bedeutung des Städteinganges einer wirtschaftstarken und bundesweit beachteten Stadt wie Ulm gerecht wird. Dies bedeutet insbesondere auch, dass wir auch einen Wechsel des Investors akzeptieren würden, wenn dadurch die Chance auf nachhaltig zukunftsfähige Konzepte eines Investors mit langfristigen Zielen in Ulm möglich wäre.</p> <p>Unsere Eckpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zugang zur Stadt: Besucher sollten die Innenstadt nicht zufällig oder über Umwege finden.</li><li>• Städtebauliche urbane Großzügigkeit</li><li>• Eigentum: wichtiger öffentlicher Raum muss im Eigentum der öffentlichen Hand bleiben.</li><li>• Eine Sichtachse zwischen Bahnhof und Innenstadt sollte gegeben sein.</li></ul> <p>Wir wollen mit diesem Schreiben unsere Bereitschaft zur Mitarbeit an einem optimalen Gesamtkonzept – inklusive der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerungen – deutlich artikulieren.</p> <p>(...)“</p>	<p>Die vorliegende Planung ist weder unter besonderem Zeitdruck noch unter Kostendruck entstanden sondern vielmehr das Ergebnis eines umfangreichen EU-Vergabeverfahrens. Diesen Verfahren ging ein intensiver Diskussionsprozess voraus, in dem die städtebaulichen Ziele erarbeitet und schließlich vom Gemeinderat beschlossen wurden. Diese Ziele wurden in einem Pflichtenheft fixiert und den anschließenden Verfahren zugrunde gelegt. Im Zuge der Verfahren wurde mit MAB ein Partner gefunden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage mit offenen Gassen zu erfüllen.</p> <p>(Wiederholung der Argumente; Stellungnahme siehe oben)</p>
<p><u>Einwender 19, Schreiben vom 22.11.2013</u> (Anlage 5.19)</p>	

<p>Der Einwender vertritt die Interessen eines Geschäftshauses an der Bahnhofstraße und nimmt folgendermaßen Stellung:</p> <p>„(...)“</p> <p>Sachverhalt</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Stadt Ulm verfolgt das Ziel, die Innenstadt von Ulm durch die Errichtung eines Einkaufsquartiers in den „Sedelhöfen“ aufzuwerten. Hierzu erwarb sie von den bisherigen Eigentümern die zur Durchführung des Projekts „Sedelhöfe“ erforderlichen Grundstücke und führte ein europaweites Vergabeverfahren durch. Aus dem Vergabeverfahren ging die Fa. MAB (...) zusammen mit dem Architekturbüro „Grüntuch Ernst Architekten“ als Siegerin hervor. Im April 2012 vergab die Stadt das Projekt an die Sieger des Vergabeverfahrens und schloss mit der MAB GmbH einen Projektvertrag. Der Inhalt des Projektvertrages ist nicht veröffentlicht.</li><li>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.</li><li>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 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.</li><li>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</li></ol>	<p>Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Interpretation der vorliegenden Planung wird nicht geteilt. Der östliche Ausgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Verteilerfläche vor der Treppenanlage weitet sich nach Norden und nach Süden gleichermaßen auf. Die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße bleibt sehr wohl weiterhin bestehen. Die Stadt plant zudem, am südlichen Rand des Treppenaufgangs eine weitere Rolltreppe anzubieten. Sie steht dazu mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in konstruktiven Verhandlungen. Diese Treppe ist nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen worden.</p> <p>Die Spekulationen über einen Frequenzrückgang in der Bahnhofstraße entbehren einer nachvollziehbaren Grundlage. Mit dem Projekt Sedelhöfe</p>
---	---

<p>Bahnhofstraße um deutlich mehr als 50% vermindern wird. Dies wird sich erheblich auf die Umsätze der in der Bahnhofstraße angesiedelten Einzelhandelsgeschäfte auswirken. Diese Konsequenzen wurden im Rahmen des bisherigen Verfahrens über die Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ gegenüber der Stadt bereits von verschiedenen Seiten, insbesondere seitens der IHK Ulm, aufgezeigt und Lösungsansätze für eine teilweise Vermeidung dieser Konsequenzen vorgeschlagen. Wir haben unserer Mandantin darüber hinaus empfohlen, die bisherigen Einschätzungen durch einen Sachverständigengutachten zu belegen und zu konkretisieren. Ein solches Gutachten wird erforderlichenfalls im weiteren Verfahren vorgelegt werden.</p>	<p>beabsichtigt die Stadt gerade eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto und damit eine Steigerung der Besucherfrequenz. Die Zielgruppen-orientierte Standortanalyse, die die Stadt und die IHK Ulm im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben haben, kommt bei einer entsprechenden Sortimentsausrichtung der Sedelhöfe auf ein Neukundenpotenzial von ca. 280 000 Menschen. Im Hinblick auf die gutachterliche Untersuchung und die zu erwartende Anzahl der Neukunden geht die Stadt nicht davon aus, dass eine Beeinträchtigung der Bahnhofstraße stattfinden wird. Das Neuartige am Konzept des Einkaufszentrums Sedelhöfe ist seine offene, in den Stadtkörper integrierte Struktur. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr bruchlos in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Haupteerschließungsgasse der Sedelhöfe schließt im Westen unmittelbar, im Osten mittelbar an die Bahnhofstraße an. Passanten werden sich ganz selbstverständlich zwischen der bestehenden Einkaufsmeile Bahnhofstraße und den in zweiter Reihe liegenden Sedelhöfen bewegen.</p>
<p>5. (...) </p>	
<p>Rechtsausführungen</p>	
<p>1. Würde der Bebauungsplan in dem Stand, der derzeit vorliegt, beschlossen, verstieße er gegen das Abwägungsgebot. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfordert die gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander, § 1 Abs. 7 BauGB. Bei der Durchführung dieser Abwägung hat die Stadt Ulm einen breiten Ermessensspielraum. Gleichwohl kann die Durchführung dieser Abwägung nach Rechtsprechung des BVerwG in zweierlei Hinsicht überprüft werden, vgl. BVerwG-Urt. 4 C 50/72 v. 5.7.1974, BVerwGE 45, 309: Zum einen kann die Abwägung daraufhin überprüft werden, ob eine solche überhaupt stattgefunden hat (Überprüfung des sog. Abwägungsausfalls bzw. Überprüfung eines sog. Abwägungsausfalls bzw. Überprüfung der Einhaltung des Gebots der Abwägungsbereitschaft). Zum anderen kann die Abwägung daraufhin überprüft werden, ob in die Abwägung „an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge eingestellt werden musste, ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt worden ist und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange in einer Weise vorgenommen worden ist, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht, vgl. VGH</p>	<p>Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bebauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Die formale Frist für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung war vom 04.11.2013 bis zum 22.11.2013. Grundlage für diese förmliche, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist stets der Projektstand zum Zeitpunkt des Beschlusses im Fachbereichsausschuss. Alle eingegangenen Einwände und Anregungen zum Verfahren, also auch solche Einwände, die außerhalb der genannten Frist eingegangen sind, werden dem Fachbereichsausschuss des Gemeinderats zur Abwägung und Entscheidung vorgelegt. Dieser Vorgang wiederholt sich nach der öffentlichen Auslegung. Der Vorwurf des Abwägungsausfalls ist also unbegründet. Die Belange der Einzelhandelsunternehmen an der Bahnhofstraße wurden von Beginn an in die Entscheidungsfindung aufgenommen. U.a. ist der seitens der Stadt vorgelegte Stufenplan</p>

<p>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.</p>	<p>zur Verbesserung des Stadtzugangs (s. Stellungnahme zu Einwender 1) das Resultat dieser Debatte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul>
<p>2. Die Einhaltung des Abwägungsgebots führt rechtlich auch zwingend zu einer Änderung des Bebauungsplans und zwar dergestalt, dass die Erschließung aus der Richtung Bahnhof/ Busbahnhof Ulm in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen ist, so dass der Passantenstrom zumindest gleichmäßig in die „Sedelhöfe“ und in die Bahnhofstraße gelenkt wird. Dabei wird nicht verkannt, dass ein durch einen Bebauungsplan bewirktes Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben im Regelfall keine Beeinträchtigung abwägungsrelevanter Belange begründet und Wettbewerbsinteressen durch das Bauplanungsrecht nicht geschützt werden. Andererseits ist im Rahmen der Abwägung die Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts im Sinne des allgemeinen öffentlichen Interesses zu beachten, vgl. dazu kürzlich OVG Koblenz, Urt. 8 C 11257/12.OVG v. 28.05.2013, NJW-Spezial 2013, 460. Dem wird der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ in zweierlei Weise nicht gerecht. Zum einen bevorzugt der Entwurf im Hinblick auf die Erschließung aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm einseitig die Einzelhandelsbetriebe, die in den</p>	<p>Die vorliegende Planung ist aus o.g. genannten Gründen durchaus dazu geeignet, öffentliche und private Belange bzw. private Belange untereinander in angemessener Weise auszugleichen. Im Übrigen liegt es im Wesen des Abwägungsprozesses, dass nicht alle vorgebrachten Ansprüche umgesetzt werden können. Ein Verstoß gegen §1 Abs. 7 BauGB liegt nicht vor.</p> <p>Die Einschätzung, das Abwägungsgebot bedinge eine Planänderung, wird nicht geteilt. Bei der vorliegenden, in die Struktur des Stadtkörpers integrierten Konzeption des Einkaufszentrums geht es gerade nicht darum, Passantenströme zuzuweisen oder in eine bestimmte Richtung zu leiten. Ziel der Planung ist vielmehr eine Verschmelzung des neuen Quartiers mit den bestehenden Strukturen. Durch die enge Verknüpfung der neuen Gassen mit der Bahnhofstraße und weiteren Gassen im Umfeld gelangen Passanten selbstverständlich von der einen Einkaufslage in die andere; die Situation unterscheidet sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Nebenlagen entlang der Hauptfußgängerzone Bahnhof-/Hirschstraße. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sich sehr wesentliche Fußgängerströme in umgekehrter Richtung vom Münsterplatz aus über die Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof bewegen. In dieser Bewegungsrichtung bestehen die gleichen Bedingungen unter umgekehrten Vorzeichen.</p>

<p>„Sedelhöfen“ angesiedelt werden sollen und lässt die Interessen der in der Bahnhofstraße angesiedelten Einzelhandelsbetriebe, die seit Jahren die Versorgung der Innenstadt Ulm mit dem vorgehaltenen Einzelhandelsangebot sicherstellen und aufrecht erhalten, völlig außer Acht. Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ führt mithin nicht nur zu einem bauplanungsrechtlichen unbedenklichen Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben, sondern dazu, dass diese Konkurrenzbetriebe nicht in Wettbewerb zu den Einzelhandelsbetrieben in der Bahnhofstraße treten müssen. Damit wird durch den Bebauungsplan der Wettbewerb zwischen den Einzelhandelsbetrieben einseitig zu Gunsten der Einzelhandelsbetriebe in den „Sedelhöfen“ entschieden. Dies ist mit der Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts nicht vereinbar.</p> <p>Zum anderen liegt die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof geplante Erschließung nicht im öffentlichen Interesse. Sie dient vielmehr einseitig den Partikularinteressen der Stadt als Grundstückseigentümerin der von dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“ betroffenen Grundstücke sowie der MAB GmbH als Vertragspartnerin der Stadt Ulm im Rahmen des Projektvertrages. Es liegt auf der Hand, dass die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof geplante Erschließung der Sedelhöfe durch die „Zuweisung“ des weit überwiegenden Teils der Passantenfrequenz zu den Sedelhöfen den Wert der dort geplanten Einzelhandelsflächen wesentlich erhöht. Die derzeitige Planung ist mithin – vereinfacht ausgedrückt - darauf ausgerichtet, den wesentlichen Teil der Passantenfrequenz aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm an die MAB GmbH zu verkaufen und der MAB GmbH zu ermöglichen, möglichst wertvolle, weil frequenzstarke, Einzelhandelsflächen an ihre Investoren weiterzugeben. Dieses aus der derzeit vorliegenden Planung deutlich hervorgehende Partikularinteresse ist mit den Aufgaben der Bauleitplanung unter keinem Gesichtspunkt zu vereinbaren. Dies führt zwingend dazu, dass die geplante Erschließung aus Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm wettbewerbsneutral auszugestalten ist. Die Erschließung ist in der Weise in Richtung der Bahnhofstraße zu öffnen, dass der 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</p>	<p>Weitere Frequenzbringer sind zudem die Parkhäuser Deutschhaus, Fischerviertel und am Rathaus.</p> <p>Die Vermutung, mit dem Bebauungsplan würden einseitig Partikularinteressen zugunsten der Stadt oder eines Investors vertreten, wird zurückgewiesen. Die vorliegende Planung basiert auf dem Ergebnis einer konkurrierenden Vergabeverfahrens. Hierzu hat die Stadt Ulm umfangreiche städtebauliche Vorgaben in einem Pflichtenheft formuliert, die zuvor vom Gemeinderat der Stadt Ulm als planerische Vorgaben in einem Bewerbermemorandum beschlossen wurden. Dabei wurde eine städtebauliche Konzeption festgelegt. Mit mehreren Bietern wurden im Vergabeverfahren Verhandlungen über den von der Stadt Ulm gewünschten Städtebau sowie über den Projektvertrag geführt. Damit war gewährleistet, dass nur solche planerischen Konzepte zur Realisierung kommen können, die den vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Vorgaben entsprechen. Das nun vorliegende Projekt und die darauf aufbauende Bauleitplanung ist diesen städtebaulichen Zielsetzungen geschuldet und nicht etwa einem Leitsystem für Passantenströme. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planung sichert die Verbindung Bahnhof-Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität. Grundlegende Veränderungen an der Erschließungssituation im Sinne eines direkteren Zugangs vom Hauptbahnhof zur Bahnhofstraße können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt derzeit nicht zur Verfügung. Der bereits erwähnte 3-Stufen Plan legt fest, welche</p>
---	--

<p>eine oder die Andere Richtung gelenkt werden. Dies gilt umso mehr, als eine solche Lösung ohne weiteres möglich wäre und von verschiedenen Seiten hierfür bereits Vorschläge unterbreitet wurden.“</p> <p>(...) Der derzeitige Stand des Entwurfs des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ wird von unserer Mandantin unter keinen Umständen hingenommen werden.“</p>	<p>weiteren Verbesserungen der Situation angestrebt werden.</p>
<p><u>Einwender 20, Schreiben vom 21.11.2013</u> (Anlage 5.20)</p> <p>Der Einwender, ein Einzelhandelsunternehmen an der Bahnhofstraße, steht dem Projekt Sedelhöfe in Ulm positiv gegenüber. Die Attraktivität der Stadt Ulm als überregionales Einkaufszentrum werde durch dieses Projekt deutlich erhöht.</p> <p>„Unser Bedenken, das wir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen möchten, ist die sich abzeichnende Benachteiligung der Bahnhofstraße durch die aktuelle Planung der Wegführung vom Bahnhof kommend. Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Fußgängerunterführung wird diesem Eingang in die Ulmer City eine noch wesentlich stärkere Bedeutung zukommen.</p> <p>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.</p> <p>In der derzeit geplanten Darstellung wird die Passantenfrequenz durch Rolltreppen und Treppengestaltung zum Nachteil der Bahnhofstraße in die Sedelhöfe geleitet.</p> <p>(...)“</p>	<p>Die Lage des Ostausgangs der Bahnhofspassage wird sich im Zuge des Sedelhöfe-Projekts nicht wesentlich verändern lassen. Der Treppenaufgang ist an seiner Südseite durch die Grundstücksgrenze des Objekts Bahnhofplatz 7 definiert, welches sich in Privateigentum befindet und trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt nicht in das Projektgebiet integriert werden konnte. Für eine axiale Anbindung der Bahnhofstraße an die Unterführung müsste aber eben jenes Grundstück einbezogen werden; dies ist auf absehbare Zeit nicht möglich. Ungeachtet dessen bleibt eine verbesserte Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof aber weiterhin ein wichtiges städtebauliches Ziel. Die Stadt hat daher in einem 3-stufigen Plan Szenarien darüber entwickelt, wie die Situation künftig schrittweise weiter verbessert werden kann, sobald sich neue Handlungsspielräume ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Aufgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Aufgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe anzubieten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere</li></ul>

	<p>Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</p> <p>Doch auch mit der vorliegenden Planung findet bereits ein Interessenausgleich zwischen den künftigen Händlern in den Sedelhöfen und den bestehenden Einzelhandelsunternehmen in der Bahnhofstraße statt. Der Aufgang/ Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Verteilerfläche vor der Treppenanlage weitet sich nach Norden und nach Süden gleichermaßen auf. Die Blickbeziehung zur Bahnhofstraße bleibt sehr wohl weiterhin bestehen. Zudem wird die neuartige Konzeption des Einkaufszentrums Sedelhöfe, nämlich dessen offene, in den Stadtkörper integrierte Struktur, dazu führen, dass neue und bestehende Einzelhandelslagen eng miteinander vernetzt werden und Passanten ganz selbstverständlich zwischen den Einkaufslagen hin und her wechseln können. Im Übrigen betrachtet der Einwender lediglich die Bewegungsrichtung der Passanten von West nach Ost. In umgekehrter Richtung stellt sich die Situation mit umgekehrten Vorzeichen dar.</p>
<p><u>Einwender 21, Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 5.21)</u></p> <p>„Zu dem Bebauungsplan habe ich im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Einwendungen:</p> <p>1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht gewährleistet</p> <p>Von einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann keine Rede sein, da spätestens bei der von der Bauverwaltung durchgeführten Podiumsdiskussion am 16.10.2013 klargestellt wurde, dass die Vertragsbedingungen mit dem Investor MAB und damit die konkrete Bauplanung, in keiner Weise geändert werden können und MAB zu Kompromissen nicht bereit ist. Jegliche Öffentlichkeitsbeteiligung wird damit sinnlos und das Verfahren hinfällig.</p>	<p>Die genannte Podiumsdiskussion war der Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dieser Veranstaltung ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. Gewerbe-/ Dienstleistungsprojekte in der hier vorliegenden Größenordnung benötigen im Vorfeld abgestimmte Vorgehensweisen, die üblicherweise in einem privatrechtlichen Vertrag geregelt werden. Davon unbenommen bleibt jedoch das derzeit im Verfahren befindliche öffentlich-rechtliche Bebauungsplanverfahren, in dem von Seiten</p>

<p>2. Bebauungsplan nach §13a BauGB oder vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB</p> <p>Der ausgelegte Bebauungsplan bezieht sich auf ein konkretes Projekt und ist bereits bis ins Kleinste detailliert, was einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zur Folge haben muss. In diesem Fall müssen sämtliche Planungskosten vom Investor übernommen werden. Warum wird hier nach §13a BauGB verfahren?</p> <p>3. Überlassung öffentlicher Flächen</p> <p>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</p>	<p>der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligungsschritte gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB Äußerungen und Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden können. Der Projektvertrag zwischen der Stadt und MAB hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet.</p> <p>Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein Angebotsbebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Fachplanungen und -gutachten im Zusammenhang mit der Bebauungsplanaufstellung werden durch den Investor finanziert. Der Stadt entstehen keine Planungskosten.</p> <p>Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die internen, öffentlichen Wegeführungen differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zur Verfügung. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Wie in anderen öffentlich zugänglichen Anlagen, die sich im Eigentum privater Gesellschaften befinden,</p>
--	--

<p>als dringend notwendig ergeben, möglich.</p> <p>4. Abgrenzung zur Innenstadt</p> <p>GD 157/12: „Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planung der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt.“</p> <p>Entgegen einer geforderten Integration in den vorhandenen, gewachsenen Bestand der Innenstadt wird, genau gegenteilig, ein abgegrenztes Quartier mit Alleinstellungsmerkmal und Begrenzung nach allen Seiten geplant. Die notwendige Verbindung vom Bahnhof über die Bahnhofstraße zur Hirschstraße und zum Münsterplatz wird bewusst blockiert, um die erhofften Kundenströme in die Sedelhöfe zu leiten. Der in mehreren Ebenen liegende Durchgangsweg in Richtung Wengengasse und die engen, schlauchartigen Querverbindungen zur Bahnhofstraße behindern den geradlinigen Durchgang eher, als dass sie freien Blick und ungehinderten 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.</p> <p>5. Verkaufsflächengröße</p> <p>Die geplante Gesamtverkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> entstammt Untersuchungen und Analysen, welche von der Realität inzwischen überholt worden sind. So ist das derzeit entstehende Einkaufszentrum Glacis-Galerie in Neu-Ulm bei den Betrachtungen nicht berücksichtigt und muss wenigstens zu einer geänderten Nutzungsstruktur in den Sedelhöfen führen. Eine bessere Durchmischung mit Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Geschäften verschiedener Größen und Wohnungen, zusätzlich zu Mode, Kleidung, Schuhe, ist dringend geboten, um Einseitigkeit und Austauschbarkeit zu vermeiden.</p>	<p>etwa Bahnhöfe o.ä., ist Videoüberwachung auch im Bereich des Einkaufszentrums grundsätzlich möglich. Inwieweit seitens des Betreibers der Sedelhöfe tatsächlich Bedarf nach Videoüberwachung im öffentlichen Raum besteht, ist derzeit noch nicht geklärt. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass überwachte Bereiche gegebenenfalls kenntlich gemacht werden. Im Übrigen gelten die einschlägigen Gesetze.</p> <p>Dieser Interpretation der Planung wird ausdrücklich widersprochen. Bei dem Projekt Sedelhöfe handelt es sich eben nicht um eine nach außen geschlossene Anlage, sondern vielmehr um ein offenes Einkaufsquartier, welches sich sehr wohl in die vorhandene Stadtstruktur integriert. Diese grundlegende städtebauliche Zielsetzung manifestiert sich in einer ganzen Reihe von Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die Anlage ist in mehrere Baukörper mit quartiersüblichen Volumina aufgegliedert und wird von einem offenen Gassensystem durchzogen;</li><li>• die Erschließungswege der Sedelhöfe sind über insgesamt 6 Anschlüsse eng mit dem umgebenden Wegenetz verknüpft, zwei davon führen direkt ins Wengenviertel;</li><li>• die Planung sieht eine innenstadtypische Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung/Gewerbe und Wohnen vor;</li><li>• die Baukörper werden sowohl in der Höhe als auch in ihrem gestalterischen Ausdruck ihrer Lage im Quartier entsprechend differenziert.</li></ul> <p>Geradlinige, breite Erschließungswege werden ganz bewusst vermieden. Diese würde der reichsstädtisch geprägten Gassenstruktur in der Ulmer Innenstadt widersprechen und darüber hinaus in Konkurrenz zur Haupteerschließungsachse der Bahnhofstraße treten.</p> <p>Das Projekt Glacis-Galerie in Neu-Ulm ist seit vielen Jahren bekannt und selbstverständlich in die Debatte um die Gesamtverkaufsfläche der Sedelhöfe eingeflossen. Die Auswirkungsanalyse der GMA mbH Ludwigsburg nimmt darauf explizit Bezug. Zum Zeitpunkt des Gutachtens war die Glacis-Galerie bereits genehmigt. Somit war der Flächenumfang bereits bekannt, wenngleich Informationen zur Betriebsstruktur noch nicht im Einzelnen vorlagen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Tübingen hat in</p>
--	---

<p>(...)“</p>	<p>seiner Funktion als obere Raumordnungsbehörde zuletzt im Jahr 2013 die Unbedenklichkeit der avisierten Gesamtverkaufsfläche in den Sedelhöfen bestätigt. Die Flächen für Gastronomie und Einzelhandel befinden sich vorwiegend im Untergeschoss, im Erdgeschoss sowie in 1. Obergeschoss. In den übrigen Obergeschossen werden beträchtliche Flächen für Dienstleistung/ Gewerbe und Wohnnutzung zur Verfügung gestellt. Zur Sicherstellung der Wohnnutzung wurde der Bebauungsplanentwurf insoweit geändert, als Wohnnutzung im MK 2, also in den Baufeldern an Kelter-/ und Mühlegasse, im jeweils obersten Geschoss zwingend herzustellen ist. Die geforderte Nutzungsmischung ist also gegeben.</p>
<p><u>Einwender 22, Schreiben vom 19.11.2013 (Anlage 5.22)</u></p> <p>„(...)“</p> <p>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 Ausbildungsstätten – und auch zum Einkauf! Künftig kommen noch Individualreisende durch das neue Parkhaus mit 800 Stellplätzen für PKW und 500 für Fahrräder dazu. Des Weiteren können durch die Linie 2 und die neu entstehende ICE Strecke weitere Frequenzanstiege erwartet werden.</p> <p>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 unbekanntem) Betreiber abhängig machen, dessen Angebotsqualität</p>	<p>Die Beschreibung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorliegende Planung ist zuallererst städtebaulichen Überlegungen geschuldet und nicht etwa einer verkaufpsychologischen Wegführung. Die Lage der inneren Erschließungsgassen, deren Proportion, räumliche Differenzierung sowie deren Anbindung an die umgebenden Stadtfelder sind darauf ausgerichtet, den Stadtkörper im Bereich der nordwestlichen Innenstadt behutsam zu ergänzen und die bis dahin bestehenden, unwirtlichen Straßenräume der Nachkriegszeit zu ersetzen. Im Übrigen liegt sehr wohl auch im Interesse der Stadt, dass die Sedelhöfe gut frequentiert werden und mit einer hohen Angebotsqualität zur angestrebten Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm beitragen können. Eine enge Verknüpfung der Sedelhöfe mit den bestehenden Handelslagen ist dabei in gegenseitigem Interesse. Dies ist in der</p>

<p>unbekannt ist. Das Projekt Bahnhofsvorplatz und Sedelhöfe wird zu Recht als Jahrhundertchance gesehen. Es soll das neue Eingangstor der Stadt werden und dazu gehört auch eine optimale Wegeführung.</p> <p>Wir haben dazu diese 3 Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die öffentlichen Flächen von der Passage zur Bahnhofstraße müssen im Eigentum der Bürgerschaft (der Stadt Ulm) verbleiben. Nur so kann auf Dauer das allgemeine Interesse aller Menschen garantiert werden, die Stadt individuell auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Dienstbarkeiten, Wege- und Gehrechte auf allen Ebenen und sonstige Rechtskonstrukte können dieses Interesse nicht gewährleisten. Für künftige neue Erkenntnisse müssen wir uns Änderungen in der Wegeführung vorbehalten können. Für den Eingang in die Ulmer Innenstadt soll ein großzügiger Platz geschaffen werden und keine „Kleinlösung“ mit einem engen Zugang in die Bahnhofstraße.</li><li>- 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</li></ul>	<p>vorliegenden Planung durch eine offene Gassenstruktur mit insgesamt 6 Anknüpfungspunkten an das bestehende Erschließungsnetz gewährleistet. Die Sonderstellung der Bahnhof-/Hirschstraße als Haupterschließungsachse in der westlichen Innenstadt bleibt hiervon unberührt. In Hinblick auf die gutachterlichen Untersuchungen und die zu erwartende Zahl an Neukunden wird davon ausgegangen, dass daraus keine Beeinträchtigung dieser Achse resultiert.</p> <p>Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung differenziert nach Geschossen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Ein großzügiger Platz am Eingang der Sedelhöfe, wie vorgeschlagen, wäre stadtstrukturell falsch. Mit dem Bahnhofsplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre.</p> <p>Ein barrierefreier Zugang zur Passage wird über Aufzüge gewährleistet. Ein Laufband in axialer Verlängerung der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage ist nicht realisierbar, da sich das Grundstück Bahnhofplatz 7, welches diese Achsbeziehung unterbricht, in Privateigentum befindet und auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung steht. Im Übrigen bedarf ein Laufband ungleich flacherer Neigungswinkel als eine Rolltreppe und damit</p>
--	---

<p>der Ebene -1 ohne Hindernisse zu erreichen. Dieser Vorschlag trug zu unserer positiven Gesamteinstellung maßgeblich bei. Wir wollen kein „Trepp auf – Trepp ab“!</p> <p>- Dazu ist es notwendig, die Bebauung gegenüber den derzeitigen Rolltreppen zugunsten eines breiteren öffentlichen Durchgangs (Zugang sowohl über Ebene minus 1 als auch über Ebene 0) zurückzunehmen.</p> <p>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.</p> <p>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 Placet dazu gab. Leider ist genau das Gegenteil eingetreten: Die Stadt hat sich dem Investor in Bezug auf Planung und Wegeführung ausgeliefert. Der Investor entscheidet, was geht - oder besser was nicht geht. Wo ist die Planungshoheit? Wo werden die öffentlichen Interessen vertreten?</p> <p>Wir haben jetzt die Chance, ein Jahrhundertprojekt auf die Schiene zu setzen. Nützen wir sie. Lassen Sie und nach einer gemeinsamen Lösung für eine beständige städtebauliche Lösung suchen, die Ulm noch attraktiver macht. Wir fordern eine faire Verteilung der Frequenzen in die Bahnhofstraße und die Sedelhöfe.“</p>	<p>einer wesentlich längeren Strecke zur Überwindung der Höhendifferenz. Dies hätte zur Folge, dass ein beträchtlicher Abschnitt ausgehend vom Bahnhofplatz weit in die Bahnhofstraße hinein durch einen Grabenbauwerk geteilt würde; die Bahnhofstraße könnte in diesem Abschnitt nicht gequert werden.</p> <p>Die Breite des Durchgangs vom Ausgang der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße entspricht den in der Innenstadt üblichen Gassenbreiten. Eine Aufweitung würde der hierarchischen Ordnung zwischen der übergeordneten Bahnhofstraße und den daran anschließenden, untergeordneten Nebengassen widersprechen.</p> <p>Das Areal der Sedelhöfe, und damit auch die Sedelhofgarage, wurde frühzeitig geräumt, um die Projektumsetzung inklusive der neuen Tiefgarage zügig voranzubringen. Sobald die Stellplätze in der künftigen Sedelhofgarage und dem geplanten Parkhaus unter dem Bahnhofplatz zur Verfügung stehen, wird sich die Parkplatzsituation wesentlich entspannen. Zwischenzeitliche witterungsbedingte Unterbrechungen bei der Bäumung wurden zugunsten der Händlerschaft genutzt, indem das Baufeld provisorisch als Parkplatzfläche instand gesetzt wurde.</p> <p>Das Einkaufszentrum Sedelhöfe unterscheidet sich fundamental von gängigen Center-Konzepten und ist deutschlandweit Vorreiter. Ohne die aktive Rolle der Stadt als Eigentümerin der Grundstücke wäre ein in die Stadtruktur integriertes, gemischt genutztes Projekt aus differenzierten Einzelbaukörpern mit offenen und engmaschig verknüpften Erschließungsgassen nicht durchsetzbar gewesen. Der detaillierte Projektvertrag und das darauf aufbauende Projekt sind Ergebnis dieser starken Verhandlungsposition. Der derzeit vorliegende Planungsstand erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt. Über die privatrechtliche Einflussnahme seitens der Stadt in ihrer Rolle als Eigentümerin der Grundstücke hinaus obliegt ihr die öffentlich-rechtliche Planungshoheit. Diese wird im laufenden Bebauungsplanverfahren ausgeübt und ist in keiner Weise durch die Zusammenarbeit mit einem Investor beschnitten.</p> <p>Das vorliegende Projekt basiert auf dezidierten städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa auf der Verteilung von Frequenzen. Mit dem Ziel der Durchlässigkeit und engmaschigen Verknüpfung wurde aber bereits ein fairer Ausgleich zwischen den bestehenden und</p>
---	--

	neuen Einzelhandelslagen in das Projekt implementiert.
<p><u>Einwender 23, Schreiben vom 12.12.2013</u> (Anlage 5.23)</p> <p>„(...)</p> <p>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.</p> <p>Neue Verkaufsflächen:</p> <p>In den Sedelhöfen werden 18.000 m<sup>2</sup> neue Verkaufsflächen entstehen, die Platz für sinnvolle Ergänzungen zum Handels-Bestand der Ulmer Innenstadt bieten sollen. Hierfür wurden im Vorfeld der Ausschreibung der Sedelhöfe Untersuchungen gemacht und konkrete Empfehlungen ausgesprochen – in einvernehmlicher Zusammenarbeit der Stadt Ulm mit der Wirtschaft. Die Erreichung dieses Ziels kann nach heutigem Stand nicht beurteilt werden, da der Investor MAB 1,5 Jahre nach Verkündung des Zuschlags im Investorenwettbewerb noch immer kein Mieterkonzept/Vermietungsstand kommuniziert hat. Durch die Abwicklung des Investors MAB ist das ur-sprünglich 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. (...)</p> <p>Eingangssituation/Passantenfrequenz:</p> <p>Mit den Sedelhöfen soll eine bessere Eingangssituation zur Innenstadt entstehen. Ausschreibungsvorgabe war eine neue Passage zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße mit ebenerdiger, komfortabler und großzügiger Verbindung. Der Runde Tisch zur Bürgerbeteiligung Citybahnhof hat klar formuliert, dass auch zukünftig der Hauptstrom der Passanten in die Bahnhofstraße geleitet werden soll. Nach dem Abrücken von einer</p>	<p>Rechtsgrundlage für die Projektentwicklung ist der sogenannte Projektvertrag, Vertragspartner der Stadt ist die Fa. MAB. Im Falle einer Abwicklung der Fa. MAB nach Vertragsabschluss hätte der Projektvertrag selbstverständlich auch für die Rechtsnachfolger bindende Wirkung. Die im Vertrag verankerten Ziele in Bezug auf Art, Umfang und Durchmischung der Nutzungen sind somit unabhängig vom letztendlichen Eigentümer/Betreiber der Sedelhöfe dauerhaft gesichert. Das verbindliche Vertragsclosing kann erst nach Abschluss des öffentlich-rechtlichen Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Erst auf der Grundlage eines rechtssicheren Bebauungsplans kann die Größe und der Zuschnitt der verschiedenen Einzelhandelsflächen fixiert werden. Folglich kann auch der Investor mit potentiellen Mietinteressenten derzeit lediglich Vorverträge abschließen. Die Weitergabe der Namen von Mietinteressenten durch den Investor noch bevor überhaupt eine gesicherte Rechtsgrundlage für eine Vertragsschließung vorliegt, wäre den künftigen Vertragspartnern gegenüber ein grober Vertrauensbruch und würde eine erfolgreiche Vermietung der Einzelhandelsflächen ernsthaft gefährden. Selbstverständlich wird die Stadt im weiteren Projektverlauf auf die Einhaltung des Projektvertrages und der darin verankerten Ziele bestehen.</p> <p>Ein zentrales Planungsziel des CityBahnhof-Projekts ist die durchgehende Wegeverbindung auf Ebene -1 ausgehend von der Schillerstraße mit Anbindung an die Bahnsteige und das Bahnhofsgebäude bis zum Eintritt in die Innenstadt. Die ursprünglich diskutierte, direkte Anbindung der oberen Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage ist im Zuge des Beteiligungsprozesses im</p>

<p>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.</p>	<p>Bürgerforum („Runder Tisch“) allerdings zugunsten einer möglichst kurzen und dabei funktionellen Passage in der bestehenden Achse verworfen worden. Desweiteren wurde im Zuge des Bürgerforums davon Abstand genommen, in der Passage eine Abzweigung zu bauen und die Hauptfußgängerströme in der Passage aufzuteilen; auch das Forum Wirtschaft und Gesellschaft hat sich explizit für eine Zusammenlegung der Zugänge zur Innenstadt und zu den Sedelhöfen ausgesprochen. Auf dieser -durch Beschluss im Fachbereichsausschuss bestätigten - Grundlage hat die Verwaltung schließlich das Ausschreibungsverfahren vorbereitet.</p>
<p>Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planung der MAB wird einer Verbesserung der Eingangssituation zur Innenstadt nicht gerecht – im Gegenteil. Der Eingang zur Bahnhofstraße wird wesentlich verengt. Es besteht keine Blickbeziehung vom Rolltreppen-Ausgang der Passage in die Bahnhofstraße. Eine Blickbeziehung aus der Bahnhofstraße zum Bahnhof wird nicht geschaffen. Ein Platz zur Orientierung der Passanten ist nicht vorhanden. Die intuitive Wegeführung ist eindeutig auf die Sedelhöfe ausgerichtet. Es gibt keinen direkt erkennbaren Eingang in die Ulmer Innenstadt mehr über die Haupterschließungsachse Bahnhofstraße-Hirschstraße. Die Passanten werden durch einen Umweg in die Sedelhöfe umgeleitet – die Passantenfrequenzen verschieben sich einseitig zu Ungunsten der bestehenden Innenstadt.</p>	<p>Die im Projektvertrag mit MAB ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof - Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus. Mit der vorliegenden Planung werden die Fußgängerströme keineswegs bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist. Die Blickbeziehung von der geplanten Treppen-/ Aufzuganlage am Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße ist weiterhin gegeben. Im Übrigen basiert das vorliegende Projekt auf dezidierten städtebaulichen Zielsetzungen und nicht etwa auf der Verteilung von Passantenfrequenzen. Mit dem Ziel der Durchlässigkeit und engmaschigen Vernüpfung wurde aber bereits ein fairer Ausgleich zwischen den bestehenden und neuen Einzelhandelslagen in das Projekt implementiert.</p>
<p>Die Ulmer City, IHK, große Handelshäuser, Architektenkammer und 4 Gemeinderatsfraktionen haben konkrete Verbesserungsvorschläge zur bestehenden MAB-Planung gemacht. Auch Bürgermeister Wetzig hatte die Problematik der Eingangssituation/ Passantenfrequenz erkannt – Zitat SWP 14.02.2012: „Eine Veränderung gegenüber dem MAB-Entwurf, der vom Berliner Büro Grüntuch Ernst Architekten stammt, wird sich auf jeden Fall ergeben: Die Bahnstufunterführung soll so gestaltet werden, dass die Fußgängerströme keinesfalls von der Bahnhofstraße weg – und ausschließlich</p>	<p>Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat sehr wohl auf die Intervention seitens der genannten Interessenvertreter reagiert, indem sie aktuelle und künftige Entwicklungsmöglichkeiten unter den</p>

<p>Richtung Sedelhöfe geleitet werden (...). Daran arbeiten wir. Ich habe großes Verständnis für die Sorgen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße.“ Seit dieser Presseerklärung ist es zu keinen nennenswerten Veränderungen an den Plänen gekommen. Dennoch kann Herr Wetzig heute die Sorgen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der gesamten Innenstadt nicht mehr verstehen – in öffentlichen Äußerungen gibt er zu erkennen, dass er in der MAB-Planung keine Wegleitung der Passantenströme von der Bahnhofstraße erkennen kann. Die Meinung der Stadtverwaltung steht gegen die Meinung der Ulmer City, IHK, großer Handelshäuser und der Architektenkammer.</p> <p>Wir empfehlen der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ein Fachgutachten gemeinsam mit der Wirtschaft in Auftrag zu geben, das die MAB-Planung in Bezug auf die Passantenströme analysiert und Empfehlungen für eine faire Verteilung der Frequenzen ausspricht. Dieses Gutachten sollte zu gleichen Teilen von der Stadt Ulm und der Wirtschaft finanziert werden, um größtmögliche Akzeptanz und Neutralität sicher zu stellen.</p> <p>Desweiteren empfehlen wir der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat, den vorliegenden Vorschlag City-Tor von Ulmer City, IHK und großen Handelshäusern zur Grundlage des Bebauungsplans für die Sedelhöfe zu machen.</p>	<p>gegebenen Bedingungen ausgelotet und in ein Handlungskonzept überführt hat. Ein 3-Stufen-Plan zeigt, wie schrittweise weitere Verbesserungen erzielt werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe vorzusehen..</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes System im Sinne konventioneller Einkaufszentren. Das Projekt zeichnet sich vielmehr durch eine offene Struktur und vielfältige Verknüpfungen mit den umliegenden Stadtfeldern aus. Die Sedelhöfe werden damit ein integrierter Bestandteil der City. In Anbetracht dieser vielfältigen Beziehungen und einer Gemengelage aus Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehren wäre ein Gutachten über die voraussichtlichen Wege der Passanten hoch spekulativ.</p> <p>Der unter dem Namen „City-Tor“ diskutierte Änderungsvorschlag wird sowohl aus funktionalen als auch aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg im Bereich des vorgeschlagenen „City-Tors“ ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung</li></ul>
---	--

<p>Wir empfehlen der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat, die Grundstücke im Bereich der Haupteinfahrt 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.</p> <p>(...)</p>	<p>eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und wurde deshalb verworfen.</p> <p>Ein großzügiger Platz am Eingang der Sedelhöfe, wie vorgeschlagen, wäre zudem stadtstrukturell falsch. Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre.</p> <p>Mit dem erklärten Ziel, den Einzelhandelsstandort Ulm zu stärken, und mit breiter Unterstützung aus den örtlichen Verbänden und Interessengemeinschaften hat der Gemeinderat die Entwicklung eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe auf den Weg gebracht. Im Zuge der europaweiten Ausschreibung konnte mit MAB ein Partner gefunden werden, der bereit ist, die ambitionierten städtebaulichen Ansprüche seitens der Stadt im Sinne einer offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Anlage zu erfüllen. Auch unter diesen differenzierten städtebaulichen Vorgaben bleibt die Anlage im Kern jedoch ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück. Das Gelände wird komplett unterbaut. Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird aber dauerhaft gesichert, indem die internen Wegebeziehungen mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt und grundbuchrechtlich festgeschrieben werden. Die Entwicklungsziele aus dem genannten Stufenplan bleiben durch den Verkauf des Projektgrundstücks unberührt.</p>
<p><u>Einwender 24, Schreiben vom 12.12.2013</u> (Anlage 5.24)</p> <p>Gleichlautend wie Einwender 23</p>	<p>Siehe Abwägung zu Einwender Nr. 23</p>

6.2 Nach der Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- Deutsche Telekom

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

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p><u>Deutsche Telekom</u> <u>Schreiben vom 06.11.2013 (Anlage 6.1)</u></p> <p>„(...)“</p> <p>Unsere Stellungnahme vom 29.10.2012 gilt unverändert weiter.</p> <p>Im Zuge der Planung weisen wir nochmals darauf hin, dass sich im öffentlichen Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße/Olgastraße und Bebauung ein Kabelkanal mit 40 Rohranlagen befindet. Dieser befindet sich im öffentlichen Bereich. Sollten hierfür Umlegungen oder Änderungen notwendig sein, sind die Kosten vom Verursacher zu tragen.“</p>	<p>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom wird zur Berücksichtigung bei der Ausführungsplanung an den Vorhabenträger weitergeleitet.</p>
<p><u>Handwerkskammer Ulm</u> <u>Schreiben vom 26.11.2013 (Anlage 6.2)</u></p> <p>„(...)“</p> <p>Diesen für die Ulmer Handels- und Gewerbebetriebe so wichtigen Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren durchzuführen, ist wohl rechtlich durchaus möglich, wird der Brisanz der Sachlage aber nicht gerecht. Selbstverständlich begrüßen wir vom Grundsatz die Neuordnung und Bebauung dieses Standorts und die damit verbundene Aufwertung der Ulmer Innenstadt mit ihrem Handel und Gewerbe. (...)</p> <p>Die vorliegenden Projektskizzen zur Gestaltung</p>	<p>Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die darin eröffnete Möglichkeit eines beschleunigten Verfahrens wird jedoch nicht angewandt. Im vorliegenden Verfahren werden also alle Verfahrensschritte des klassischen Verfahrens (Aufstellungsbeschluss und frühzeitige Öffentlichkeits-/TOB-Beteiligung, Auslegungsbeschluss und öffentliche Auslegung sowie Satzungsbeschluss) durchgeführt.</p> <p>Die Stadt ist seit geraumer Zeit in intensiven</p>

<p>des Bereichs Bahnhofstraße / Bahnhofgasse / Sedelhofgasse sind aus unserer Sicht nach wie vor nicht optimal, um die Besucherströme gleichbedeutend in die Bahnhofstraße oder das „Einkaufszentrum Sedelhöfe“ zu führen. Das Gebäude Bahnhofstraße 7 verhindert eine bestmögliche Gestaltung. Deshalb muss nach wie vor das erste Ziel der Stadt sein, hier eine einvernehmliche Lösung mit den Eigentümern zu finden. Solange dieses Gebäude besteht, kann die Bebauung direkt gegenüber als Eingangspforte in die Bahnhofstraße nicht wie geplant realisiert werden. Der Eingangsbereich ist zu schmal; eine stärkere Abschrägung des geplanten neuen Gebäudes hin zum Bestand ist zwingend, um hier ausreichend Platz für Fußgänger und Kunden, die auch die Bahnhofstraße direkt erreichen wollen, zu schaffen. Die Schaffung eines freien offenen Bereiches an dieser Stelle – Platz zur fairen Lenkung der Besucherströme in alle Bereiche, ob Einkaufszentrum, Bahnhofstraße oder zum ÖPNV und Bahnhof - sollte das Ziel sein.</p> <p>(...)“</p>	<p>Verhandlungen mit den Eigentümern bzw. mit den Erbbauberechtigten des Objekts Bahnhofplatz 7; diese sind bislang erfolglos geblieben. Ungeachtet dessen bleibt es ein vornehmliches städtebauliches Ziel, dieses Schlüsselgrundstück in die Gesamtplanung zu integrieren. Die Stadtplanung hat bereits verschiedene Szenarien entwickelt, wie die Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof weiter verbessert werden kann, sobald sich die Möglichkeit zur Neuentwicklung des Grundstückes Bahnhofplatz 7 ergibt. Die vorliegende Planung der Sedelhöfe ist mit diesem übergeordneten Planungsziel kompatibel und steht der zukünftigen Entwicklung in keiner Weise entgegen. Die Freiflächen vor dem östlichen Ausgang aus der Bahnhofspassage entsprechen den üblichen Gassenbreiten in der Ulmer Innenstadt. Eine platzartige Aufweitung in diesem Bereich wäre strukturell falsch; ein solcher Platz würde die stadträumliche Vorrangstellung der Bahnhofstraße bzw. der Bahnhofplatzes und damit die Hierarchisierung der Stadträume konterkarieren. Eine einseitige Lenkung der Besucherströme ist nicht zu befürchten, da das Projekt Sedelhöfe aufs Engste mit den umliegenden Gassen/Straßen verknüpft ist und die Besucher damit selbstverständlich zwischen den bestehenden und neuen Einzelhandelslagen pendeln können.</p>
<p><u>Industrie- und Handelskammer Ulm</u> <u>Schreiben vom 13.12.2013 (Anlage 6.3)</u></p> <p>„Die IHK Ulm als Trägerin öffentlicher Belange gibt zum Bebauungsplan Sedelhöfe folgende Stellungnahme ab, die vom Einzelhandelsausschuss vorbereitet und von der Vollversammlung einstimmig verabschiedet wurde:</p> <p>I. Stellungnahme</p> <p>1. Die Sedelhöfe mit einer geplanten Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> werden als Ergänzung und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ulmer City begrüßt.</p> <p>2. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Sedelhöfen und der City wird eine faire Lenkung und Teilung der Passantenströme erwartet, die vom Hauptbahnhof, der SWU-Nahverkehrsdrehscheibe sowie vom Busbahnhof und dem künftigen Parkhaus mit 800 Plätzen kommen.</p>	<p>Die zustimmende Grundhaltung zum Projekt „Sedelhöfe“ wird begrüßt.</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe ist zuallererst ein städtebauliches Entwicklungsprojekt, welches vorrangig stadstrukturellen und stadträumlichen Zielsetzungen folgt und nicht etwa der Lenkung von Passantenströmen. Auch unter dieser Prämisse schafft das vorliegende Projekt aber einen fairen Interessenausgleich zwischen den bestehenden Einzelhandelslagen an der Bahnhofstraße bzw. im Wengenviertel und dem neuen Einkaufsquartier Sedelhöfe, indem</p>

<p>3. Für die Verträge mit dem Investor wird empfohlen sicherzustellen, dass die Lenkung der Passantenströme nicht durch sonstige Eingriffe in die öffentlichen Wege und Plätze, z.B. durch Möblierung, verändert werden darf.</p> <p>4. Um künftige Entwicklungen steuern und gestalten zu können, wird der Stadt Ulm empfohlen, die Verträge mit dem Investor so zu gestalten, dass künftige Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Ulm bereits heute mit Wirkung auch für die Rechtsnachfolger des Investors verbindlich vereinbart werden.</p> <p>II. Begründung</p> <p>1. Geschäftsgrundlage</p> <p>Die Absicht der Stadt Ulm, in dem Areal der Sedelhofgasse/Kelternegasse/Mühlengasse Einzelhandelsflächen in einem Umfang von 18.000 m<sup>2</sup> anzusiedeln, wurde (...) von Anfang an begrüßt und unterstützt. Das Areal liegt innerhalb des Altstadtrings und damit in der City. Des Weiteren wird die im Raumordnungsverfahren für das ECE-Projekt vom Regierungspräsidium festgelegte Handelsfläche von 18.400 m<sup>2</sup> nicht überschritten. Ulm braucht die neuen Flächen, um auch in Zukunft ein attraktiver Handelsstandort zu bleiben. Dabei gilt das Ziel: „nicht die Beliebtheit stärken, sondern das Profil formen!“ Unter Mitwirkung der Ulmer City und der IHK wurde eine Zielgruppenanalyse für Ulm sowie eine Passantenzählung an den Schnittstellen Bahnhof/ÖPNV und Innenstadt im Weihnachtsgeschäft durchgeführt. Die Zielgruppenanalyse hat ermittelt, welches Angebot in Ulm fehlt, um Doppelungen zu verhindern. Die Passantenzählung hat gezeigt, mit welchen Frequenzen schon jetzt in Spitzenzeiten zu rechnen ist. Auf Wunsch der IHK wurde außerdem ein externer Einzelhandelsberater hinzugezogen. Laut Drucksache 157/12 des Ulmer Gemeinderats „erwies sich dies im weiteren verfahren als wertvoll.“ Das dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegende Gutachten wurde (<i>mit dem Einwender</i>) abgestimmt.</p> <p>Geschäftsgrundlage war desweiteren das städtebauliche Konzept unter dem Stichwort</p>	<p>die einzelnen Lagen eng miteinander verknüpft werden.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird mit dem Investor ein ergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Darin werden Regelungen getroffen, die eine ungehinderte Nutzung der mit Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit belegten Flächen sicher stellt.</p> <p>Sämtliche Verträge sind selbstverständlich auch für mögliche Rechtsnachfolger bindend. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Umstände erörtert werden. Bei der vorliegenden Planung ist daher darauf zu achten, dass übergeordnete Ziele der Stadtplanung nicht behindert werden. Das Projekt Sedelhöfe ist von Beginn an eng in das Gesamtprojekt Citybahnhof eingegliedert und auf die übergeordneten Ziele abgestimmt worden</p> <p>Die Analyse der Marktsituation des Ulmer Einzelhandels wird geteilt.</p> <p>Die durchgehende Wegeverbindung auf Ebene -1 ausgehend von der Schillerstraße</p>
--	---

<p>„Subway“. Dieses war Grundlage der Gespräche und auch Gegenstand einer aufwändigen Bürgerbeteiligung für den „City Bahnhof Ulm“. Nach diesem Konzept soll eine durchgehende Verbindung auf der Ebene -1 von der Schillerstraße (im Westen des Bahnhofs) bis in die obere Bahnhofstraße geschaffen werden. Dabei soll die bestehende Bahnsteigunterführung eingebunden, diese durch den Hauptbahnhof bis zur bestehenden Unterführung der Friedrich-Ebert-Straße sowie der SWU-Haltestelle verlängert und diese wiederum bis in die obere Bahnhofstraße weitergeführt werden, wo sie mit einer Rampe ebenerdig auslaufen soll.</p> <p>Diese Konzept wurde allseits begrüßt und war Gegenstand nicht nur der Gespräche der Vertreter der innerstädtischen Wirtschaft, sondern auch Gegenstand der EU-weiten Ausschreibung der Stadt Ulm für das Einkaufsviertel Sedelhöfe. In dem Pflichtenheft vom 16. Dezember 2010 heißt es dazu: "Die Neukonzeption des Citybahnhofs sieht vor, dass die Bahnhofspassage ebenfalls neu gebaut wird und der Innenstadtzugang zur Passage in den Bereich zwischen die Gebäude Bahnhofplatz 7 und Bahnhofstraße 17 verlegt wird. Dies ist grundsätzlich zu beachten. Darüber hinaus können weitere Vorschläge zur Erschließung der Bahnhofspassage auf dem Baugrundstück und zur Verknüpfung der Sedelhöfe mit der neuen Passage und dem Bahnhof gemacht werden."</p> <p>Dies war die Geschäftsgrundlage für die Zusammenarbeit der Ulmer City, der großen Häuser sowie der IHK mit der Stadt Ulm und gleichzeitig Grundlage für das Vergabeverfahren. Im Lauf des Vergabeverfahrens bzw. im zeitlichen Zusammenhang damit wurde bekannt, dass die Subway-Lösung mit dem Abschluss in der Bahnhofstraße nicht zur Verwirklichung kommen soll. Dem trägt auch das Managementsummary in der Anlage 1 zu GD-Nr. 157/12 Rechnung, in dem die Weiterführung bis in die obere Bahnhofstraße nicht mehr erwähnt wird: „Die Teilung der Fußgängerströme vom Bahnhof aus der Bahnhofspassage in die Sedelhöfe und in die Bahnhofstraße muss durch eindeutige Führung und klare Orientierung intuitiv nachvollziehbar sein. Es ist eine gute Sichtbeziehung zwischen der Passage und der Fußgängerzone in beiden Richtungen</p>	<p>mit Anbindung an die Bahnsteige und das Bahnhofsgebäude bis zum Eintritt in die Innenstadt östlich des Bahnhofplatzes ist nach wie vor ein zentrales Planungsziel des CityBahnhof-Projekts. Die ursprünglich diskutierte Anbindung der oberen Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage mithilfe einer Rampenanlage ist im Zuge des Beteiligungsprozesses im Bürgerforum allerdings verworfen worden. Bereits in ihrer Auswertung der Ergebnisse aus dem Bürgerforum vom April 2012 empfiehlt die Verwaltung, eine möglichst kurze und dabei funktionelle Passage zu bauen. Die heutige Lage der Passage wird darin grundsätzlich als günstig eingeschätzt. Zudem wird davon abgeraten, in der Passage eine Abzweigung zu bauen und die Hauptfußgängerströme in der Passage aufzuteilen; auch das Forum Wirtschaft und Gesellschaft hat sich im Übrigen explizit für eine Zusammenlegung der Zugänge zur Innenstadt und zu den Sedelhöfen ausgesprochen. Als ein weiteres Ergebnis des Diskussionsprozesses im Bürgerforum wird eine Verschwenkung der Passage in den Bereich südlich des Gebäudes Bahnhofplatz 7 verworfen, da dies die Wege auf Ebene -1 verlängern und die geplante Parkgarage beeinträchtigen würde. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat den Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit in seiner Sitzung vom 17.04.2012 zur Kenntnis genommen und den darin formulierten Handlungsempfehlungen zugestimmt (vgl. GD 133/12). Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung schließlich den Realisierungswettbewerb vorbereitet.</p> <p>Eine Rampe in axialer Verlängerung der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage ist nicht realisierbar, da sich das Grundstück Bahnhofplatz 7, welches diese Achsbeziehung unterbricht, in Privateigentum befindet und auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung steht. Im Übrigen bedarf eine Rampe ungleich flacheren Neigungswinkel als eine Treppenanlage und damit einer wesentlich längeren Strecke zur Überwindung der Höhendifferenz. Dies hätte zur Folge, dass ein beträchtlicher Straßenabschnitt ausgehend vom Bahnhofplatz weit in die Bahnhofstraße hinein durch einen Grabenbauwerk geteilt würde; die Bahnhofstraße könnte dort nicht gequert werden. Der barrierefreie Zugang zur Passage wird stattdessen über Aufzüge gewährleistet. Die Blickbeziehung von der geplanten Treppen-/Aufzugsanlage am Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße ist weiterhin gegeben. Die im</p>
---	--

<p>herzustellen.“ Das von der MAB vorgestellte Konzept zur Anbindung der Sedelhöfe und der Bahnhofstraße wird selbst diesen im Vergleich zur ursprünglichen Konzeption deutlich geringeren Anforderungen nicht gerecht. Dies gilt auch für die Blickbeziehung von der Bahnhofstraße in Richtung Passage/Bahnhof.</p>	<p>Projektvertrag ausgehandelte Lösung sichert die Verbindung Bahnhof - Fußgängerzone mindestens in der heutigen Qualität mit verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus. Die derzeitige Planung stellt somit unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen eine für alle Betroffenen tragbare Lösung dar.</p>
<p>2. Bedeutung der Bahnhof-/Hirschstraße für die Ulmer City</p> <p>Der Ulmer Hauptbahnhof, die SWU-ÖPNV-Drehscheibe in der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Busbahnhof sind mit weitem Abstand der größte Frequenzerzeuger für die Ulmer Innenstadt. Dies lässt sich anhand der Passantenzählung eindeutig belegen. Die Bahnhof-/Hirschstraße ist die Hauptschlagader der Ulmer Innenstadt (siehe Abb. 1 und 2 im Anhang). Die dadurch erzeugte Frequenz wirkt sich bis zum Münsterplatz und darüber hinaus aus.</p> <p>Nach den derzeitigen Planungen sind die Sedelhöfe bei der Gestaltung der Passantenströme gegenüber der Ulmer City im Vorteil. Der nördliche Überweg von der neu geplanten ÖPNV-Haltestelle führt direkt in die Bahnhofsgasse der Sedelhöfe. Auf der Ebene -1 werden die Passantenströme vom Bahnhof, von der künftigen Tiefgarage mit 800 Plätzen sowie der ÖPNV-Haltestelle ebenfalls zum Teil in die Sedelhöfe gelenkt. Der 6 m Höhe überwindende Aufgang auf die Ebene 0 innerhalb der Sedelhöfe wird überwiegend über eine Rolltreppe erfolgen, die eindeutig auf die Sedelhofgasse ohne Blickbeziehung zur Fußgängerzone der Bahnhofstraße ausgerichtet ist (siehe Abb. 3, 4 und 5 im Anhang).</p>	<p>Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße ist und bleibt sowohl stadtstrukturell als auch funktional uneingeschränkt die Haupteinschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Das geplante Einkaufszentrum Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, wird an der Sogwirkung dieser Erschließungsachse nichts ändern. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur.</p> <p>Mit der vorliegenden Planung werden die Fußgängerströme keineswegs bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist.</p>
<p>3. Aktueller Verfahrensstand</p> <p>Nach mehreren Gesprächen mit der Stadt, zweimal unter Einbeziehung der MAB, die zu keiner Änderung der Planung führten, haben die Ulmer City, die großen Häuser sowie die IHK Ulm mit Schreiben vom 22. Mai 2013 einen Vorschlag „Citytor Ulm“ vorgelegt, um das ursprüngliche Ziel einer fairen Teilung der Passantenströme zwischen Sedelhöfen und der Ulmer Innenstadt zumindest beim Aufgang auf die Ebene 0 zu erreichen (siehe Abb. 6 im Anhang). Dieser Vorschlag wurde</p>	<p>Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat daher einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach</p>

<p>von den Fraktionen der CDU, Freien Wähler, Grünen und SPD aufgegriffen.</p> <p>Am 24. September 2013 fand ein Gespräch von Ulmer City, hochrangigen Vertretern der großen Häuser sowie der IHK mit OB Gönner und den Bürgermeistern Czisch und Wetzig unter Einbeziehung der Fraktionsvorsitzenden statt. Bei diesem wurden die gegenseitigen Positionen ausgetauscht, wobei Herr (<i>Name des Vertreters eines Geschäftshauses</i>) das Projekt generell in Frage stellte. Diese Auffassung wird von der IHK nicht geteilt (...).</p> <p>4. Zur Stellungnahme im Einzelnen</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. An der Zustimmung zum Projekt Sedelhöfe mit einer Handelsfläche von 18.000 qm sollte festgehalten werden. Sowohl Ulmer City als auch die großen Häuser (mit einer Ausnahme) sehen trotz der Verhaltensweise der Stadt keinen Anlass, davon abzurücken.</li><li>2. Eine faire Teilung der Passantenströme zwischen Sedelhöfen und Ulmer City ist angesichts der Aufgabe der Anbindung der oberen Bahnhofstraße über den Subway nur noch begrenzt möglich. Umso mehr ist es notwendig, hier noch eine Änderung der Planung der MAB zu erwirken. Der gemeinsame Vorschlag von Ulmer City, den großen Häusern und der IHK (s. Abb. 6) sieht nach der Ankunft auf Ebene 0 einen Platz zur Orientierung vor, von dem aus sich die Passanten frei entscheiden können, welchen Weg sie wählen. Eine solche Orientierungsfläche ist in den Plänen der MAB nicht vorgesehen. Für Passanten in Richtung Bahnhof besteht kein Blickkontakt mehr zum Bahnhof.</li></ol>	<p>schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>• Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der Kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe einzurichten.</li><li>• Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Der in Abbildung 6 unterbreitete Vorschlag „City-Tor“ wird sowohl aus funktionalen als auch aus stadtstrukturellen Gründen abgelehnt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Ein geregelter Überweg im Bereich des vorgeschlagenen „City-Tors“ ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Die alternativ untersuchte Verkürzung der Haltestelle bei Einführung eines 2. Bahnsteigs würde zu einer weitgehenden Belegung des Bahnhofplatzes mit verkehrstechnischen Anlagen führen und wurde deshalb verworfen.</li><li>• Mit dem Bahnhofplatz besteht bereits</li></ul>
--	--

<p>3. Wie die Stadt in der Anlage 1 zu GD Nr. 157/12 feststellt, „muss die Teilung der Fußgängerströme durch eine eindeutige Führung und klare Orientierung intuitiv nachvollziehbar sein.“ Insoweit sollte sichergestellt werden, dass der künftige Betreiber der Sedelhöfe den öffentlichen Raum nicht einseitig verändern darf.</p> <p>4. Die derzeit angestrebte Verbesserung der Anbindung unter Ziffer 2. kann nur eine begrenzte Verbesserung mit sich bringen. Für die Zukunft sollte sichergestellt sein, dass weitergehende Verbesserungen vom Investor MAB für seine Rechtsnachfolge bereits heute akzeptiert werden. In den nächsten Jahren besteht die Chance, dass die Stadt das Gebäude Bahnhofplatz 7 erwirbt und dadurch eine deutliche Verbesserung der Anbindung der Ulmer City möglich wird. Dieser Weg sollte durch rechtlich verbindliche Vereinbarungen mit der MAB bereits heute abgesichert werden(siehe Abb. 7 im Anhang).</p> <p>(...)“</p>	<p>ein großer, urbaner Freiraum als Auftakt zur Innenstadt; dessen Umgestaltung ist aktuell Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens. Ein zusätzlicher Platz am Westzugang zur City würde die geschlossene Raumkante des Bahnhofplatzes aufbrechen und die Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt schwächen. Ein solcher Platz würde zudem das städtebauliche Ziel einer axialen Beziehung zwischen Bahnhofstraße und Hauptbahnhof konterkarieren, indem die Öffnung zum Bahnhofplatz nördlich dieser Achse verschoben wäre. Die Erschließungsfuge in Verlängerung des nördlichen Überwegs über den Bahnhofplatz ist daher bewusst schmaler proportioniert und der Bahnhofstraße deutlich untergeordnet.</p> <p>Die offenen Gassen und Passagen durch die Sedelhöfe werden im Bebauungsplan mit einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit belegt; deren uneingeschränkte Nutzung wird zudem grundbuchrechtlich gesichert. Eine einseitige Veränderung des öffentlichen Raums durch den künftigen Betreiber ist damit ausgeschlossen.</p> <p>Städtebauliches Ziel bleibt die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Wie Abbildung 7 des Einwenders zeigt, ist diese Zielsetzung von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe vollkommen unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte gegebenenfalls auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden.</p>
<p><u>Polizeidirektion Ulm</u> <u>Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.4)</u></p> <p>Gegen den Bebauungsplan bestehen keine grundsätzlichen verkehrspolizeilichen Bedenken.</p> <p>Im Bereich der Keltergasse ist im nordöstlichen Bereich unmittelbar nebeneinander die Tiefgaragen zu- und ausfahrt sowie die Ladezone vorgesehen, Dies bedingt durch die unvermeidbaren Rangiervorgänge des Lieferverkehrs Beeinträchtigungen zum Zu- und Abfahrtsbereich.</p>	<p>Die Hauptanlieferzeit der Sedelhofgalerie ist in den frühen Morgenstunden vor Beginn der Öffnungszeiten der Geschäfte (ca. 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr) zu erwarten. Dabei werden die größeren Geschäfte über die beiden Lieferzonen in der Keltergasse angefahren. Die kleineren Geschäfte werden mit Lieferwagen (Sprinter) durch die internen Gassen der Galerie direkt beliefert. Durch</p>

<p>Die Einbahnstraßenregelung der Keltergasse muss den künftigen Bedingungen angepasst werden. Hierbei wären auch unter Berücksichtigung der Fahrrichtungen in der Keltergasse entsprechende Anlieferzonen als „Wartebereiche“ für den Lieferverkehr vorzusehen.</p>	<p>diese zeitliche und räumliche Entzerrung der Lieferzeiten und Lieferwege kann davon ausgegangen werden dass es während der Öffnungszeiten nur noch zu wenigen Lieferfahrten im Bereich der Keltergasse kommen wird. Beeinträchtigungen der zu- und abfahrenden PKW's während der Öffnungszeiten sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Durch den partiellen Wegfall der Sedelhofgasse wird die Einbahnstraßenregelung der Keltergasse neu geregelt. Dabei verbleibt die Keltergasse im Bereich zwischen Olgastraße und der Zufahrt zur Sedelhofgalerie im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Nach der Einmündung der Mühlengasse ist sie für den Fahrverkehr in Richtung Osten (Einbahnstraßenregelung) gesperrt. Die Mühlengasse wird südlich der Einmündung Heigeleshof als Fußgängerzone, im nördlich angrenzenden Bereich als Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.</p> <p>Von der Schaffung von Wartebereichen für Lieferfahrzeuge kann aufgrund des geringen Lieferverkehrsaufkommens während der Öffnungszeiten abgesehen werden.</p>
<p><u>RP Tübingen - Ref. 26/ Denkmalpflege Schreiben vom 29.11.2013 (Anlage 6.5)</u></p> <p><u>Bau- und Kunstdenkmalpflege</u> Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.</p> <p><u>Archäologische Denkmalpflege</u> Bezüglich der Belange der archäologischen Denkmalpflege wird auf die Vereinbarung zwischen der Stadt Ulm und dem Land Baden-Württemberg vom 24.04.2012 hingewiesen. In dieser sind die Kosten, Dauer und Durchführung der notwendigen Rettungsgrabungen geregelt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>RP Tübingen - Ref. 21/ Raumordnung Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.6)</u></p> <p>Es sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> im Bereich der Sedelhöfe zu schaffen. Die maximalen zulässigen Flächenanteile auf die einzelnen Sortimentsgruppen teilen sich wie folgt auf:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nahrungs- und Genussmittel = 2.800 m<sup>2</sup></li><li>- Gesundheit / Körperpflege = 1.500 m<sup>2</sup></li><li>- Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf = 500 m<sup>2</sup></li><li>- Zeitung, Zeitschriften, Bücher = 1.000 m<sup>2</sup></li><li>- Papier/Büro/Schreibwaren, Hobby sowie Bastel- und Spielwaren = 1.800 m<sup>2</sup></li><li>- Bekleidung = 10.000 m<sup>2</sup></li><li>- Schuhe = 1.700 m<sup>2</sup></li><li>- Sport = 1.200 m<sup>2</sup></li></ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

- Glas/Porzellan/Keramik, Hausrat, Geschenkartikel = 1.500 m<sup>2</sup>
- Elektrowaren = 2.800 m<sup>2</sup>
- Einrichtung, Möbel = 600 m<sup>2</sup>
- Sonstiger Einzelhandel = 1.000 m<sup>2</sup>

Des Weiteren soll die abschließende Verteilung der Verkaufsfläche im Rahmen der Baugenehmigung erfolgen.

Grundsätzlich ist nach § 1, Nr. 19 der Raumordnungsverordnung „für Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben“ ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, wenn das Vorhaben im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat. Das Vorhaben ist aufgrund seiner Größe und seiner Ausstrahlung über den unmittelbaren Stadtbereich hinaus raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung.

Nach § 18 LplG kann von einem raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist; dies gilt insbesondere wenn das Vorhaben u.a. Zielen der Raumordnung entspricht oder widerspricht.

Im Rahmen einer projektbezogenen Abstimmung fanden im August / September 2012 sowie im Januar 2013 mit den Beteiligten sowie dem Projektentwickler drei Abstimmungstermine statt, in denen die raumordnerischen Rahmenbedingungen für das Projekt diskutiert und für die Auswirkungsuntersuchungen durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) festgelegt wurden. Aufgrund der möglichen raumordnerischen Auswirkungen, wurde im Einzugsgebiet des Vorhabens der Fokus insbesondere auf die Sortimentsbereiche Bekleidung, Schuhe / Lederwaren und Elektrowaren gelegt, da diese Sortimente des mittel- und langfristigen Bedarfs wesentliche Attraktivitätsfaktoren des Oberzentrums Ulm sind und somit eine wesentlich stärkere Marktdurchdringung als der kurzfristige Bedarf erreichen. Nach Vorlage der GMA vom Januar 2013 sind die einschlägigen Prüfkriterien des Landesentwicklungsplans eingehalten.

Im Hinblick darauf, dass die raumordnerischen Kernregelungen der Einzelhandelssteuerung des Landesentwicklungsplans 2002 beachtet werden und im vorliegenden Fall einem Raumordnungsverfahren keine wesentlichen Steuerungsfunktionen mehr zukommt, kam das Regierungspräsidium zum Ergebnis, dass von

<p>einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann und hat mit Schreiben vom 22.02.2013 den berührten Planungsträgern Gelegenheit gegeben, sich zu den raumordnerischen Gesichtspunkten als auch zur Verfahrensweise zu äußern.</p> <p>Mit Schreiben vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium entschieden, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den geplanten Bau eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe unter Maßgaben abgesehen werden kann. Aus der Begründung ist zu entnehmen, dass die Angaben in Form von maximal zulässigen sortimentspezifischen Verkaufsflächen eingehalten werden. Da der Bebauungsplan ein Kerngebiet für den Bereich der Sedelhöfe ausweist und eine sortimentsbezogene Verkaufsflächengröße bauplanungsrechtlich nicht zulässig ist, ist diese Festlegung noch in einem öffentlich rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem RP Tübingen vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplans zu sichern.</p>	<p>Die sortimentsbezogenen Verkaufsflächengrößen werden bis zum Satzungsbeschluss in einem öffentlich rechtlichen Vertrag mit dem RP Tübingen vertraglich gesichert.</p>
<p><u>RP Freiburg - Abt. 9/ Landesamt für Geologie Schreiben vom 20.11.2013 (Anlage 6.7)</u></p> <p><u>Geotechnik</u> Nach vorläufiger Geologischer Karte liegt das Plangebiet im Verbreitungsbereich von Lösslehm und anmoorigem Auenlehm, die sandigen und kiesigen Flusssedimente auflagern. Im tieferen Untergrund stehen verkarstete Karbonatgesteine des Oberjuras sowie ggf. Gesteine der Unteren Süßwassermolasse an. Auffüllungen der vorangegangenen Nutzung im Plangebiet sind nicht auszuschließen.</p> <p>Für Eingriffe in den Baugrund bzw. falls eine Versickerung von Oberflächenwasser geplant sein sollte wird die Erstellung entsprechender objektbezogener Baugrunduntersuchungen bzw. Versickerungsgutachten empfohlen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Vorhabenträger weitergeleitet.</p>
<p><u>Regionalverband Donau-Iller Schreiben vom 22.11.2013 (Anlage 6.8)</u></p> <p>Die flächendeckende, wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs und durch Handel belebte Innenstädte sind wesentliche Ziele der Entwicklungsplanung der Region Donau-Iller. Der Regionalverband hat in Abstimmung mit den zentralen Orten ein regionales Einzelhandelskonzept erarbeitet, dass Standorte für großflächigen Einzelhandel abgrenzt. Ziel dieser in Aufstellung befindlichen Teilfortschreibung des Regionalplans ist es,</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>eine sinnvolle Steuerung der großflächigen Einzelhandelsbetriebe zu gewährleisten.</p> <p>Das Vorhaben befindet sich in der Kategorie „Innenstadt Bestand“. Die Neuansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsgroßbetrieben, die der jeweiligen zentralörtlichen Stufe der Standortkommune entsprechen, ist im Bereich dieser Standortkategorie sowohl für zentrenrelevante als auch für nicht zentrenrelevante Sortimente zulässig. Insoweit stimmt das Vorhaben mit dem Entwurf der Teilfortschreibung des Regionalplans, Kapitel Einzelhandel, überein.</p> <p>Das geplante Vorhaben entspricht der zentralörtlichen Versorgungsfunktion des Teil-Oberzentrums Ulm. Einwände aus regionalplanerischer Sicht bestehen nicht.</p>	
<p><u>Fernwärme Ulm GmbH</u> <u>Schreiben vom 26.11.2013 (Anlage 6.9)</u></p> <p>Gegen den Bebauungsplan bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Im Bereich der Olgastraße sind zwei Stützenfundamente im Bereich der bestehenden Fernwärmeleitung vorgesehen. Die Lage der Fernwärmeleitung ist nicht genau bekannt und muss durch Suchschlitze festgestellt werden.</p> <p>Die weitere Planung in diesem Bereich ist mit der FUG abzustimmen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an den Vorhabenträger weitergeleitet.</p>
<p><u>EBU Stadt Ulm, Schreiben vom 13.11.2013 (Anlage 6.10)</u></p> <p><u>Abwasserwirtschaft (Abt.1):</u></p> <p>Der öffentliche Kanal in der bisherigen Sedelhofgasse wird nicht mehr benötigt. Dieser ist im Zuge der Abrissarbeiten zurückzubauen und am Zulauf abzumauern. Die Arbeiten für die Abmauerung sind den EBU anzuzeigen und von den EBU abzunehmen.</p> <p>Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes (Olgastraße/Keltergasse) verläuft der Stadtgraben. Je nach Ausführung und Lage des Gebäudes tangiert das Bauvorhaben den Stadtgraben. Die darin evtl. verlaufenden Versorgungsleitungen anderer Leitungsbetreiber müssen in diesem Fall verlegt werden. Die genaue Lage des Stadtgrabens ist durch Suchschlitze zu sondieren.</p>	<p>Die Rückbauarbeiten des Kanals werden recht-zeitig vor Beginn der Maßnahme bei den EBU angezeigt.</p> <p>Die genaue Lage der Bebauung im Bereich des Stadtgrabens wird im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt. Im Zuge der Aushubarbeiten können im betreffenden Bereich Suchschlitze angelegt werden, um evtl. vorhandene Leitungen zu finden und zu verlegen.</p> <p>Entwässerungsleitungen innerhalb des</p>

<p>Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebietes sind als private Leitungen zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu beantragen.</p>	<p>Plangebietes werden als private Leitungen hergestellt und unterhalten. Die Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens beantragt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung an die Vorhabenträger weitergeleitet.</p>
--	--

- 6.3 Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde vom 25.04.2014 bis einschließlich 28.05.2014 durchgeführt. Zum Auftakt der Auslegung fand am 29.04.2014 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Das Protokoll zu dieser Veranstaltung liegt als Anlage 9.2 der Beschlussvorlage bei.

Im Zuge der öffentlichen Auslegung gingen Stellungnahmen von 13 verschiedenen Einwendern ein. Acht der Einwender sind Grundstückseigentümer/Einzelhändler an der Bahnhofstraße bzw. deren Rechtsbeistände; diese wiederholen bzw. vertiefen die bereits zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung geäußerten Vorbehalte. Deren Kritik fokussiert ganz überwiegend erneut auf die Zugangssituation im Bereich der Bahnhofspassage. Die übrigen fünf Einwendungen stammen von interessierten Bürgern/Gruppierungen ohne einen unmittelbar örtlichen Bezug zum Projektgebiet; hier ist das Spektrum der Kritikpunkte/Anregungen breiter.

Im Einzelnen wurden die eingegangenen Stellungnahmen folgendermaßen abgewogen und behandelt:

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p data-bbox="274 389 759 450"><u>Einwender 1, Schreiben vom 06.05.2014 (Anlage 7.1)</u></p> <p data-bbox="274 483 815 875">„Die vorliegende Planung erfüllt trotz geringfügiger Nachbesserungen und zwischenzeitlicher Zustimmung des Gemeinderats nicht den Anspruch, der an die Neukonzeption des Gesamtbereiches Citybahnhof – Bahnhofsvorplatz – Einkaufsquartier Sedelhöfe ab 2006 gestellt worden war. Großzügige, komfortable, zukunftsweisende Lösungsansätze mussten kleinlich begrenzt wirkenden Realisierungsmöglichkeiten weichen, die sich den momentan bestehenden Gegebenheiten unterzuordnen haben.</p> <p data-bbox="274 909 842 1028">Bereits mit dem Bieterverfahren war die Auflage verbunden, die bisherige Wegebeziehung Bahnhof – Innenstadt ohne Beeinträchtigung beizubehalten. GD 157/12:</p> <p data-bbox="298 1032 847 1240">„Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist ohne Beeinträchtigungen der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt.“</p> <p data-bbox="274 1245 828 1335">Davon ist im vorliegenden Entwurf nichts mehr zu erkennen. Bevorzugt bedient wird eindeutig die Einkaufspassage Sedelhöfe.</p> <p data-bbox="274 1368 751 1429">Soweit der aus Bürgersicht misslungene stadtentwicklungspolitische Ansatz.</p>	<p data-bbox="860 882 1410 1368">Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme einseitig in die Sedelhöfe gelenkt, ist nicht zutreffend. Die Passanten aus Richtung des Bahnhofsvorplatzes haben die Wahlfreiheit, entweder in die Fußgängerzone Bahnhofstraße oder in die Sedelhöfe zu gehen. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten beliebig zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden.</p> <p data-bbox="860 1402 1410 1794">Vom Untergeschoss des Bahnhofsvorplatzes kommend, erreichen die Passanten die Innenstadt über eine Treppenanlage, die sich in Richtung der Bahnhofstraße auffächert. Die Wahlfreiheit der Passanten, ob sie in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße gehen wollen, ist gegeben. Mit der außerhalb des Plangebietes vorgesehenen zusätzlichen Fahrtreppe wird dies unterstützt. Der Fokus auf die sog. Passantenströme lässt außer Acht, dass die Besucher die Innenstadt i.d.R. mit festem Ziel und Vorhaben und nicht nur zum Einkaufen besuchen.</p> <p data-bbox="860 1827 1410 2063">Eine grundlegende räumliche Verbesserung der Beziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt wird erst möglich sein, wenn das Gebäude Bahnhofplatz 7 in die Planung einbezogen werden kann. Solange dies nicht der Fall ist, bleibt die Bahnhofspassage in ihrer heutigen Lage bestehen; die Sedelhöfe schließen an diesen Bestand an.</p>

<p>Noch gravierender sind jedoch die rechtlichen Fehler. Zwar stellt Dr. Weber vom RP Tübingen zuletzt in seiner Stellungnahme vom 11.04.2014 fest:</p> <p>„...der Gemeinderat (hat) die Vergabe an den erstplatzierten Bewerber beschlossen. Der Bürgermeister vollzieht nach § 43 Abs. 1 der Gemeindeordnung (GemO) die Beschlüsse des Gemeinderats, nimmt also die Vergabe durch Abschluss eines Vertrages vor. Nach § 42 Abs. 1 GemO hat er hierzu die Vertretungsvollmacht und kann nach § 53 GemO weitere Bedienstete mit der Vertretung beauftragen“,</p> <p>es steht jedoch nicht mit der GemO in Einklang, dass der Gemeinderat (GR) in seiner Gesamtheit lediglich die Vergabe an den Erstplatzierten beschließt, dann jedoch keinerlei Mitspracherecht mehr über Vertragsinhalte, die letztendlich das gesamte Bebauungsplanverfahren bestimmen und inhaltlich dies sogar vorwegnehmen. Mehr noch: Wie Anträge verschiedener Fraktionen zeigen, hatte der Gemeinderat lange Zeit – vielleicht nie – Einblick in den am 27.07.2012 mit MAB beschlossenen privatrechtlichen Projektvertrag. Nachgeschoben wurde die Behauptung, eine Gruppe von GR-Mitgliedern war zu jeder Zeit unterrichtet. Wer diese Gruppe bestimmt hat und nach welchen Kriterien, ist bis heute unbekannt. Bekannt ist lediglich, dass diese Gruppe gegenüber den übrigen GR-Mitgliedern die Verpflichtung zur Verschwiegenheit auferlegt wurde. Die Beteuerungen, dass der GR zu jeder Zeit über alle Vorgänge und Inhalte informiert war – publikumswirksam und massiv vorgetragen z.B. bei der Podiumsdiskussion am 16.10.2013 sind alleine schon dadurch widerlegt, dass die FDP noch am 02.09.2013 den Antrag gestellt hat, „den Mitgliedern des Ausschusses Einblick in das bestehende Vertragswerk“ zu gewährleisten. Damit wird deutlich, dass noch nicht einmal der zuständige Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt „Einblick“ geschweige denn Kenntnis von Vertragsinhalten hatte. Dieses intransparente Verfahren kann keineswegs mit den „besonderen Anforderungen an die Anonymität Angebote“ erklärt werden, wie geschehen. Es ist schlicht antidemokratisch, weil es Mandatsträger zu Abstimmungen zwingt ohne Kenntnis von Hintergründen und Interna zu haben und es schließt die Öffentlichkeit von Meinungsbildungsprozess und Mitwirkung aus. Dies kann nicht Sinn von EU-Richtlinien sein.</p> <p>Folgerichtig und ebenso undemokratisch ist, dass wichtige Beschlüsse ganz überwiegend in</p>	<p>Das Regierungspräsidium Tübingen hat die Rechtmäßigkeit und die Vereinbarkeit des Verfahrens mit der Gemeindeordnung eindeutig bestätigt. Der Vorwurf einer antidemokratischen Vorgehensweise wird entschieden zurückgewiesen.</p> <p>Auf der Grundlage eines Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats hat die Stadt ein Bewerberverfahren zur Teilnahme am EU-Vergabeverfahren durchgeführt. Bereits im September 2010, also unmittelbar nach Eingang der Bewerbungen zur Teilnahme am EU-Vergabeverfahren, wurde eine politische Arbeitsgruppe berufen, in der neben den Bürgermeistern Czisch und Wetzig alle Fraktionen des Gemeinderats vertreten sind. Welche Fraktionsmitglieder in Arbeitsgruppen entsandt werden, entscheiden die Fraktionen prinzipiell in eigener Verantwortung. Die politische Arbeitsgruppe Sedelhöfe wird seither regelmäßig zur Information und Diskussion über die einzelnen Verfahrensschritte einberufen.</p> <p>Mit den Ausschreibungsunterlagen des EU-Vergabe-Verfahrens hat die Stadt einen Vertragsentwurf an die ausgewählten Teilnehmer versandt; darin wurden die Standpunkte und Rahmenbedingungen der Stadt u.a. zu städtebaulichen und wirtschaftlichen Fragen formuliert. Im Rahmen des Angebots war dieser Vertragsentwurf von den Teilnehmern zu kommentieren. Die kommentierten Vertragsentwürfe der einzelnen Bieter wurden wiederum in die politische Arbeitsgruppe eingebracht und dort diskutiert; dabei hat sich die Kommentierung des Bieters MAB als die für die Stadt insgesamt günstigste Basis für weitere Vertragsverhandlung erwiesen. Insoweit waren die Fraktionen bereits sehr früh über die Grundzüge des Projektvertrags informiert.</p> <p>Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens war eine Podiumsdiskussion am 16.10.2013 im Kornhaus; eine weitere Informations- und</p>
--	---

<p>nicht-öffentlichen Sitzungen verabschiedet wurden und die Öffentlichkeit auf dürftige Presseverlautbarungen angewiesen war. Die behauptete Öffentlichkeitsbeteiligung hatte lediglich Pseudocharakter, denn Beteiligungsmöglichkeiten oder eine Entscheidung für Alternativplanungen, wie sie vom BauGB verbindlich vorgeschrieben sind, waren nie gegeben.</p> <p>Der Mangel an Öffentlichkeitsbeteiligung war den Fraktionen bereits bei der Vergabeentscheidung am 25.04.2012 klar, wie im Protokoll nachzulesen war. Deshalb war auch dieser Rechtsverstoß kalkuliert und beabsichtigt.</p> <p>Letztlich wurde das Bebauungsplanverfahren, wie es vom BauGB geregelt ist, vollkommen ausgehebelt. Der einzig zulässige, weil gesetzlich vorgeschriebene Weg für ein Bauvorhaben geht über ein vorgeschaltetes Bebauungsplanverfahren. Darin hätte der Gemeinderat (und nur der!) die städtebauliche Zielvorstellung 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 Bahnhofstraße 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. Dass die horrenden Kosten für die Sonderrolle McDonald's und die Hintergründe der Mietvertragsverlängerung der Öffentlichkeit vorenthalten werden, passt in das Gesamtbild</p>	<p>Diskussionsveranstaltung im Zuge des Auslegungsbeschlusses fand am 29.04.2014 statt. Begleitend dazu wurde im März/April 2014 eine Vortragsreihe zu Themen der Einzelhandelsentwicklung angeboten. Diesen Veranstaltungen im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www@citybahnhof-ulm.de">www@citybahnhof-ulm.de</a> erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite <a href="http://www@sedelhoefe-ulm.de">www@sedelhoefe-ulm.de</a> Auskunft über das Vorhaben. Infolge der Beschränkungen durch das EU-Ausschreibungsverfahren konnten lediglich solche Debatten, in denen auch vertrauliche Inhalte etwa im Zusammenhang mit Vertrags- oder Grundstücksangelegenheiten diskutiert wurden, nicht öffentlich geführt werden.</p> <p>Es ist gängige und bewährte Praxis, dass bei allen städtebaulich bedeutsamen Bauvorhaben einem formellen Bebauungsplanverfahren in der Regel entweder konkurrierende Gutachten, Wettbewerbsentscheidungen oder übergeordnete Rahmenplanungen vorangestellt werden, anhand derer bereits die städtebaulichen Zielvorstellungen ausgelotet werden können. Im Falle der Sedelhöfe hat der Gemeinderat die städtebaulichen Zielvorstellungen bereits im Rahmen eines Memorandums zum EU-Ausschreibungsverfahren beschlossen. Planungsalternativen bezgl. des westlichen Stadtzugangs wurden zudem im Zuge der Fach- und Bürgerforen zum Gesamtprojekt Citybahnhof, darunter auch Vertreter der Wirtschaft und der Händlerschaft, intensiv diskutiert. Die Ergebnisse wurden in einer umfangreichen Dokumentation zusammengefasst, ausgewertet und im Fachbereichsausschuss am 17.04.2012 beraten (GD 133/12). Der Vergabebeschluss zugunsten MAB am 25.04.2012 durch den Gemeinderat erging nach Abschluss und in Kenntnis dieses Abwägungsprozesses. Die Kostenkontrolle über das Projekt obliegt dem Hauptausschuss des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung. Die Freimachung des Baugrundstücks ist Voraussetzung für dessen Veräußerung. Die</p>
---	--

<p>gewollter Intransparenz. Der Abriss eines Innenstadtviertels ohne konkrete Bauplanung und die damit verbundene Drohung, dass eine jahrelange Brache droht, wenn dem Vorhaben nicht zugestimmt wird, vervollkommen die Liste willkürlichen Vorgehens.</p> <p>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. MAD 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. Städtebauliche Wettbewerbe, wie er nach BM Wetzig bei allen größeren innerstädtischen Bauvorhaben mit Beteiligung von „mindestens sieben, acht Architekten“ durchzuführen wäre und wie beim Citybahnhof, Sanierung Dichterviertel und Wengenviertel obligatorisch, wurde hier ausgeschlossen. Investor, Planungsbüro und dessen Entwurf mussten als Paketlösung akzeptiert werden.</p> <p>Ein weiterer rechtlicher Geburtsfehler ist der Verzicht auf ein erneutes Raumordnungsverfahren (ROV) und stattdessen der Rückgriff auf das 10 Jahre alte ROV, welches für die damals beabsichtigte Ansiedlung des ECE-Centers am Bahnhof durchgeführt wurde. Dieses ROV berücksichtigt nicht die enorme zwischenzeitliche Zunahme an</p>	<p>generelle Beschlusslage zugunsten eines Projekts im Sedelhofquartier war zum Zeitpunkt der Abbrucharbeiten gegeben, das Projekt hinreichend konkretisiert.</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf entspricht ohne Zweifel den in § 13a BauGB formulierten Kriterien (Maßnahme der Innenentwicklung mit Flächenbegrenzung). Das Baugesetzbuch verpflichtet nicht zur Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, wenn dem Verfahren ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt (§12 Abs. 1 BauGB: „Die Gemeinde <u>kann</u> durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen...“). Prinzipiell sind für das geplante Vorhaben aus planungsrechtlicher Sicht sowohl ein vorhabenbezogener Bebauungsplan als auch ein klassischer Bebauungsplan möglich. Im Unterschied zum klassischen Angebotsbebauungsplan eröffnet der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Gemeinde die Möglichkeit, mit dem Vorhabenträger über den Kanon der Bebauungsplanfestsetzungen hinaus detaillierte Vereinbarungen in einem sog. Durchführungsvertrag zu treffen. Im konkreten Fall der Sedelhöfe stehen der Stadt bereits in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/-verkäuferin umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden kann. Die Prüfung von Planungsalternativen hat im EU-Ausschreibungsverfahren stattgefunden. Die Investoren mussten sich mit jeweils einem Projekt bewerben, das nach funktionalen, gestalterischen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet wurde. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis des EU-Ausschreibungsverfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt. Die Frage der Zugänglichkeit vom Hauptbahnhof ins Quartier wurde in Alternativen intensiv im Rahmen der Fach- und Bürgerforen des Citybahnhofsprojekts diskutiert und abgewogen (s. GD 133/12).</p> <p>Es obliegt der höheren Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium zu entscheiden, ob ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muss oder nicht. Auf der Grundlage des aktuellen Projekts und aktueller gutachterlicher Erhebungen hat das Regierungspräsidium eine raumordnerische</p>
---	--

<p>Handelsflächen im Raum Ulm, Neu-Ulm und Senden und es hat auch damals nicht alle maßgebenden Umlandgemeinden beteiligt.</p> <p>Wegen der genannten planerischen und rechtlichen Fehlerhaftigkeit wird gefordert: Neuplanung in einem geordneten, dem BauGB entsprechenden Prozess</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dabei engste Verzahnung mit dem Projekt Citybahnhof inklusive</li> <li>- eines größeren Umgriffs auf den gesamten Bereich bis zum Wengenviertel</li> <li>- mit der sonst üblichen und für Ulm obligatorischen Alternativplanung</li> <li>- mit korrekter Bürgerbeteiligung, die selbstverständlich umfassende Information und entsprechende Transparenz voraussetzt und bei der Beteiligung nicht purer Information gleichgesetzt wird.“</li> </ul>	<p>Beurteilung vorgenommen und im Oktober 2013 entschieden, dass unter der Voraussetzung eines vertraglich vereinbarten Branchenmix' von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden kann. Dieser Vertrag mit den in der Beschlussvorlage kommunizierten Verkaufsflächen und Sortimentsanteilen wird noch vor dem Satzungsbeschluss mit dem Regierungspräsidium geschlossen.</p> <p>Planerische und rechtliche Fehler sind nicht erkennbar; die Stadt lehnt die Forderungen ab:</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe ist ein Baustein des Gesamtprojektes Citybahnhof und wird in einem fortwährenden Prozess auf das Gesamtprojekt zurückgekoppelt</p> <p>Die Anbindung der Sedelhöfe an das Wengenviertel ist Gegenstand des Rahmenplans „Sedelhofquartier“ (GD 197/13), der dem Fachbereichsausschuss zum Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ vorgelegt wurde.</p> <p>Alternativen wurden untersucht (s.o.)</p> <p>Umfangreiche informelle und formelle Beteiligungsprozesse wurden durchgeführt (s.o.)</p>
<p><u>Einwender 2, Schreiben vom 20.05.2014 (Anlage 7.2)</u></p> <p>„Auf mein Schreiben vom 18.11.2013 nehme ich Bezug und teile mit, dass meinerseits nach wie vor Bedenken hinsichtlich der Zugangssituation zum Objekt „Sedelhöfe“ bzw. Bahnhofstraße bestehen.</p> <p>Meine mit Schreiben 18.11.2013 geäußerten Einwände sehe ich durch die von der Stadt Ulm durchgeführte Abwägung nicht entkräftet.</p> <p>Nach wie vor stellt die vorgesehene Planung keine faire Teilung der Passantenströme zwischen „Sedelhöfe“ und der Bahnhofstraße dar, was eine wissenschaftliche Untersuchung belegen wird.“</p>	<p>Die Verwaltung hat zu den Bedenken des Einwenders bereits im Rahmen des Auslegungsbeschlusses Stellung bezogen. Da keine neuen Einwände hinzugekommen sind, verweist die Verwaltung auf diese Stellungnahme (vgl. GD 087/14, Einwender 4/ Anlage 5.4).</p>
<p><u>Einwender 3, Schreiben vom 21.05.2014 (Anlage 7.3)</u></p> <p>Der Einwender vertritt die Eigentümerin eines Grundstücks in der Bahnhofstraße:</p> <p>„Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des</p>	

<p>Bebauungsplanentwurfs „Sedelhöfe“ geben wir gemäß § 3 Abs. 2 BauGB folgende Stellungnahme ab und teilen folgende Anregungen und Bedenken mit:</p> <p>1. Der beabsichtigte Bebauungsplan steht im Widerspruch unter anderem zu der Planungsleitlinie nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB, wonach auch die Belange der Wirtschaft und zwar im Sinne des „Kontaktes nach außen“ zu beachten sind. Diese Abwägungsdirektive wird evident verfehlt. Die Realisierung des beabsichtigten Bebauungsplans würde zu einer Umlenkung der Passantenströme führen.</p> <p>Der Zugang, über den voraussichtlich die meisten Passanten zu erwarten sind, nämlich vom Untergeschoss des Bahnhofplatzes, also der Tiefgarage, ist von dem Plangebiet ausgeschlossen, so dass dessen Gestaltung und Ausrichtung gar nicht festgesetzt ist und dieser maßgebliche Belang damit planerisch nicht bewältigt. Dies ist aber geboten.</p> <p>Soweit in dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ unter Ziffer 6.4 ausgeführt wird, dass in diesem</p>	<p>Die mit den Sedelhöfen verfolgten stadtentwicklungspolitischen Ziele sind u. A. die Stärkung der oberzentralen Funktion und die Aufwertung des Einzelhandelsstandortes. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB hebt insbesondere ab auf das Interesse an einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung. Die Sedelhöfe leisten hierzu einen Beitrag. Die IHK Ulm als Vertreterin der Wirtschaft war bereits in der Konzeptionsphase des EU-Ausschreibungsverfahrens am Verfahren beteiligt und hat an diesem mitgewirkt. Insofern sind die Belange der Wirtschaft berücksichtigt.</p> <p>Das Gebäude der Mandantin orientiert sich im Bestand ausschließlich zur Bahnhofstraße. Die Neubebauung der Sedelhöfe beeinträchtigt dies in keiner Weise. Eine Einschränkung des "Kontaktes nach außen" ist somit nicht gegeben.</p> <p>Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme umgelenkt, ist nicht zutreffend. Es wird außer Acht gelassen, dass lediglich ein Teil der Passanten aus Richtung des Bahnhofplatzes das Gebäude der Mandantin passiert. Die Passanten aus Richtung des Bahnhofplatzes haben die Wahlfreiheit entweder in die Fußgängerzone Bahnhofstraße oder in die Sedelhöfe zu gehen. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten wiederum im Sinne der Wahlfreiheit des Weges beliebig zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden.</p> <p>Der Zugang aus dem Untergeschoss des Bahnhofplatzes ist im Plangebiet des Bebauungsplanes enthalten. Der Bebauungsplanentwurf setzt an dieser Stelle eine Treppenanlage zur Verbindung des Untergeschosses mit dem Erdgeschoss zwingend fest. Den Projektplänen ist zu entnehmen, wie die Bahnstufung unterführungs-gestalterisch und hinsichtlich der Ausrichtung angebunden wird.</p> <p>Die in der Bahnhofstraße angesiedelten</p>
--	--

<p>Bereich vorgesehen ist, dass zusätzlich zur Fahrtreppe am nördlichen Rand der Treppenanlage eine weitere Fahrtreppe am südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 errichtet wird, mit der Folge, dass eine „Blickbeziehung“ in die Bahnhofstraße gewährleistet ist, handelt es sich dabei nur um eine unverbindliche Absichtserklärung. Wie sich diese für den „Kontakt nach außen“ der in der Bahnhofstraße angesiedelten Betriebe ganz maßgebliche Achse entwickelt, ist damit planerisch vollkommen ungelöst und ausgeklammert.</p> <p>2. Selbst wenn es zu der „erhofften“ weiteren Fahrtreppe am südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 kommt, wird dadurch die ganz erhebliche Umlenkung der Passantenströme nicht verhindert. Bisher war ein wesentliches planerisches Anliegen, den Blick in die Bahnhofstraße weitest möglich frei zu halten, um den Zugang dorthin nicht zu beeinträchtigen. Deswegen wurde mit hohem Aufwand z.B. das Gebäude des Schwäbischen Verlags (Bahnhofstraße 20, Schwäbische Zeitung) mit einer abgetreppten Fassade errichtet. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht nunmehr (entlang der Baugrenze) eine breite Front vor, auf welche die vom UG kommenden Passanten „stoßen“. Wenn die Wahl offen steht, ob die Passanten den Weg in Richtung Bahnhofstraße (wie bisher) oder in die neue MAB-Passage nehmen, so werden die allermeisten Passanten den letztgenannten Weg wählen. Denn von diesem Standpunkt aus sind die Geschäfte in der Bahnhofstraße praktisch nicht einsehbar, sondern nur die Geschäfte in der geplanten MAB-Passage.</p> <p>3. Weiter verschärft ist die Situation, wenn die Passanten den oberirdischen Zugang vom Bahnhofplatz nehmen. Der Bebauungsplan sieht (mit seiner Baugrenze) praktisch einen „Vorsprung“ (im Bereich des ehemaligen Gebäudes Sedelhofgasse 19) vor, welcher die Passantenströme nahezu ausschließlich in die MAB-Passage leiten wird.</p> <p>Durch die Gesamtheit der vorbezeichneten beabsichtigten Planungen wird also die Erschließung des Grundstücks unserer Mandatschaft - von dem für die Passantenströme wichtigen Bahnhof - weitgehend abgekoppelt und der „Kontakt nach außen“ ganz erheblich</p>	<p>Betriebe orientieren sich mit ihren Fassaden zur Bahnhofstraße hin. Eine Beeinträchtigung der Blickbeziehung aus der Bahnhofstraße ist schon deshalb nicht gegeben, weil die Sedelhöfe im Wesentlichen nicht entlang der Bahnhofstraße geplant sind. Zudem erreichen Passanten die Bahnhofstraße nicht ausschließlich vom Bahnhofplatz. Vielmehr erreicht ein wesentlicher Teil der Passanten die Bahnhofstraße aus den bestehenden umliegenden Parkgaragen, den ÖPNV-Haltestellen in der Olgastraße und Neuen Straße sowie direkt aus der östlichen Innenstadt. Insbesondere für diese Passanten sind die Sedelhöfe nur eingeschränkt wahrnehmbar.</p> <p>Vom Untergeschoss des Bahnhofplatzes kommend erreichen die Passanten die Innenstadt über eine Treppenanlage, die sich in Richtung der Bahnhofstraße auffächert. Die Wahlfreiheit der Passanten, ob sie in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße gehen wollen, ist gegeben. Mit der außerhalb des Plangebietes vorgesehenen zusätzlichen Fahrtreppe wird dies unterstützt. Die Reduzierung der Lenkung von Passantenströmen ausschließlich auf Grund von Blickbeziehungen lässt außer Acht, dass Passanten die Innenstadt auch mit festem Ziel und Vorhaben und nicht nur zum Einkaufen besuchen.</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe steht im Zusammenhang mit umfassenderen Stadtumbaumaßnahmen. Neben den Sedelhöfen werden u.a. der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld neu gestaltet. Der Bahnhofplatz wird als Drehscheibe des öffentlichen und privaten Verkehrs neu gebaut. Der Bebauungsplanentwurf Sedelhöfe muss daher von der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ausgehen, er kann dies jedoch nicht zusätzlich festsetzen. Ausgegangen von der heutigen Erschließungssituation des Bahnhofplatzes würde die Planung einer neuen nördlichen Gasse in den Sedelhöfen auch gar keinen Sinn machen, da diese nicht an den</p>
--	--

<p>eingeschränkt. Soweit dem dadurch entgegengewirkt werden soll, dass unter dem Gebäude Bahnhofplatz 7 eine weitere Rolltreppe in Aussicht gestellt wird, verletzt dies das Gebot der Konfliktbewältigung. Der Bebauungsplan hat nämlich die von ihm geschaffenen Konflikte grundsätzlich selbst zu lösen und kann die Problemlösung nur dann in den nachfolgenden Vollzug verlagern, wenn bei vorrausschauender Betrachtung die Durchführung der Konfliktlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Dies betrifft insbesondere auch den Belang des Verkehrs nach §1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB und damit die für die Bebaubarkeit und Nutzung der Grundstücke elementare verkehrliche Erschließung (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 04.11.2013 - 8 S 1694/11).</p> <p>Hiergegen wurde verstoßen. Die Konfliktbewältigung ist in keiner Weise gesichert. Es werden lediglich Hoffnungen beschrieben, insbesondere für den Fall, dass das Gebäude Bahnhofplatz 7 in künftige Planungen mit einbezogen werden kann.</p> <p>4. Nachteilig ist, dass die „Schlüsselgrundstücke“, also sowohl der ebenerdige Durchgang vom Bahnhofplatz als auch die Passage vom Untergeschoss und die zur Bahnhofstraße bzw. MAB-Passage führenden Verkehrsflächen von der Stadt Ulm an den Investor verkauft werden sollen und lediglich mit einem „Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit“ belastet/ festgesetzt werden sollen. Damit begibt sich die Stadt Ulm zwar nicht jeglichen „Zugriffs“, um künftig die Festsetzung auch durchzusetzen. Es kann aber nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Stadt Ulm bei Durchsetzung dieser Planung ganz wesentliche „Herrschaftsrechte“, nämlich als Eigentümerin (§ 903 BGB), verliert.</p> <p>5. Der Bebauungsplanentwurf verstößt weiter gegen § 2 Abs. 1 BauGB und stellt eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers dar. Die verschiedenen Fraktionen des Stadtrats haben immer wieder bekundet, dass die gegebene Situation, insbesondere auch wegen des zuletzt angesprochenen Verkaufs des „Tors zur Innenstadt“ von Ulm, also der Verbindungs- bzw. Verkehrsflächen vom</p>	<p>Fußgängerstrom angebunden wäre. Insofern wären die Belange des Personenverkehrs nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB tatsächlich nicht beachtet. Dies ist wie geschildert aber nicht der Fall.</p> <p>Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm hat durch Beschluss festgelegt, dass die neue ÖPNV-Haltestelle mit zwei Bahnsteigen und einer Länge von ca. 120 m zwischen die Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße gebaut wird. Nördlich und südlich der Haltestelle werden durchgehende barrierefreie Überwege errichtet. Zusätzlich gibt es einen mittigen nicht barrierefreien Überweg. Durch die Situierung von insgesamt drei Überwegen nördlich, in der Mitte und südlich der Haltestelle ist sicher gestellt, dass ÖPNV-Nutzer mit dem Ziel Innenstadt im Sinne der Wahlfreiheit des Weges sowohl die Bahnhofstraße als auch die Sedelhöfe ohne Umwege erreichen können.</p> <p>Die Errichtung einer zusätzlichen, außerhalb des Plangebietes liegenden Rolltreppe aus der Bahnhofsunterführung ist nicht erforderlich, um die Belange des Personenverkehrs zu erfüllen. Sie stellt eine optionale Verbindung aus der Bahnhofsunterführung für Passanten mit Ziel Bahnhofstraße dar.</p> <p>Das Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit ist ein im öffentlichen Raum vielfach bewährtes Recht. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich, sie werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen somit der Allgemeinheit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu.</p> <p>Eine Vorwegbindung des Satzungsgebers ist schon deshalb nicht gegeben, weil die Stadt Ulm nicht zur Aufstellung eines bestimmten Bebauungsplanes oder eines Bebauungsplanes überhaupt verpflichtet ist. Der Bebauungsplanentwurf stellt unter den gegebenen Umständen die aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht sinnvolle Lösung dar.</p>
---	--

<p>Bahnhof und Bahnhofplatz, äußerst problematisch ist und der Änderung bedarf. Dies sei aber aufgrund der Verträge mit dem Investor, der Firma MAB, nicht möglich. Man sei dort gebunden. Dies zeigt, dass eine unzulässige Vorwegbindung des Satzungsgebers gegeben ist.“</p>	<p>Die Stadt Ulm strebt die grundsätzliche Neuordnung des Zugangs zur Bahnstufung als direkte Verbindung aus Richtung der Bahnhofstraße an. Dies setzt jedoch die Neubebauung eines privaten Grundstückes voraus. Der Erwerb dieses Grundstückes war bisher im Rahmen des Projekts Sedelhöfe nicht möglich. Die Option einer künftigen Neugestaltung des Zugangs zur Bahnstufung unter Einbeziehung des privaten Grundstückes bleibt grundsätzlich erhalten, da dies unabhängig von der künftigen Bebauung der Sedelhöfe realisiert werden kann.</p>
<p><u>Einwender 4, Schreiben vom 24.05.2014 (Anlage 7.4)</u></p> <p>„Zum Verfahren:</p> <p>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.</p> <p>Im vorliegenden Verfahren hat sich die Verwaltung schon auf eine detaillierte konkrete Planung festgelegt. Der Bebauungsplanentwurf folgt genau diesen Festlegungen, mit minimalen Änderungen zur Auslegung. Eine wirkliche Bürgerbeteiligung wie vom BauGB vorgeschrieben hat bis jetzt nicht stattgefunden. Über Planungsalternativen wurde von der Verwaltung im nichtöffentlichen Vergabegremium beschlossen, der Gemeinderat verabschiedete dann die ausgewählte Planung. Die Bürgerschaft blieb außen vor. Dabei hätte die Stadt das als Begründung für die Geheimniskrämerei angeführte EU- Vergaberecht gar nicht anwenden müssen (Wildehauser-Urteil EUGH, 25.03.10 – Rs.c-451/08).</p>	<p>Projekte dieser Größenordnung bedürfen vertraglicher Bindungen, die einerseits die Interessen der Stadt in Hinblick auf Umsetzung der städtebaulichen und wirtschaftlichen Ziele absichern, andererseits aber auch dem Investor ausreichend Sicherheiten bieten, um in die mit erheblichen Kosten verbundene Planung und Projektentwicklung einsteigen zu können. Ohne eine hinreichend konkretisierte Projektplanung wäre ein Bebauungsplanverfahren nicht zielführend: Öffentliche Diskussionen blieben abstrakt, Bebauungsplanfestsetzungen könnten nicht so präzise formuliert werden, dass die angestrebte Qualität des Projekts gewährleistet wäre.</p> <p>Dieser Vertrag ist jedoch eingebettet in einen umfangreichen Dialog mit der Stadtgesellschaft und einen intensiven Diskurs im Gemeinderat. Die Grundzüge der Aktivitäten der Stadt im Bereich der Sedelhofgasse sind seit 2007 öffentlich kommuniziert und im Zuge der Workshops und Bürgerforen zum Projekt City-Bahnhof ausgiebig diskutiert worden. Über die Ergebnisse aus diesem Beteiligungsprozess und die inhaltliche Abwägung der diskutierten Belange wurde bereits in der Sitzung des Fachbereichsausschusses vom 17.04.2012 berichtet (vgl. GD 133/12). Zur genannten Sitzung wurde eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsprozesses vorgelegt. Der Fachbereichsausschuss hat den Bericht zur Kenntnis genommen und den darin enthaltenen Abwägungen und Empfehlungen der Verwaltung zugestimmt. Die Ergebnisse des Partizipationsprozesses sind also bereits sehr früh in die weitere</p>

<p>Die frühzeitige Bürgerbeteiligung fand nur formal statt, wie u.a folgende Beispiele zeigen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Das 3-seitige Protokoll zur Podiumsdiskussion vom 16.11.13 enthält ganze 15 Zeilen an Äußerungen von Bürgern, obwohl in der Veranstaltung massenhaft Kritik geäußert wurde.</li></ul>	<p>Projektentwicklung der Sedelhöfe eingeflossen. Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines konkurrierenden Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. In diesem Bewerbungsverfahren konnte sich das Konzept der Fa. MAB gemeinsam mit Grüntuch/Ernst Architekten durchsetzen. In Kenntnis der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung hat der Gemeinderat als gewähltes Organ und Vertreter der Bürgerschaft am 25.04.2012 über den Bericht zum EU-Ausschreibungsverfahren Sedelhöfe beraten und einer Vergabe an den Erstplatzierten zugestimmt. Im Übrigen hält der Projektvertrag mit MAB ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet.</p> <p>Zur Beauftragung eines privaten Investors mit der Umsetzung des städtebaulichen Projekts Sedelhöfe war zwingend ein europaweites Ausschreibungsverfahren nach den Vorgaben der § 97 ff. GWB vorzunehmen, da letztlich die Vergabe eines Bauauftrages i. S. d. § 99 Abs. 3 GWB erfolgte. Das Projekt Sedelhöfe stellt eben keine reine Grundstücksvergabe dar. Der sogenannte "Ahlhorner-Beschluss" des OLG Düsseldorf vom 13.06.2007, wonach die Veräußerung eines Grundstückes durch die Öffentliche Hand dann eine ausschreibungspflichtige Vergabe ist, wenn "zugleich Vorgaben in Bezug auf die ausschließlich private Bebauung des Grundstückes gemacht werden, insbesondere eine Bauverpflichtung vereinbart wird" sowie das Urteil des EuGH vom 25.03.2010 (Rs C-451/08) regeln die Frage, in welchen Fällen Grundstücksveräußerungen öffentlicher Stellen die Anwendung des europäischen Vergaberechts bedingen. Bei der Realisierung des Projekts Sedelhöfe erfolgt eine Veräußerung kommunaler Grundstücke in Verbindung mit einer durch Vertragsstrafen abgesicherten Bauverpflichtung gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Stadt Ulm. Die Stadt Ulm hat ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung der Sedelhöfe. Dies begründet sich in der rechtlichen Sicherstellung der durch den Investor erstellten grundbuchlich abgesicherten Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit.</p> <p>Das Protokoll ist eine zusammenfassende Widergabe aller diskutierten Themen. Darin wird der Tenor der geäußerten Kritikpunkte</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Behandlung der schriftlichen Einwendungen und Anregungen der Bürger, die mit einigen oft unpassenden Textbausteinen (Beispiel und Planinhalt) abgefertigt wurden. Bei meiner Einwendung wurden wichtige Passagen einfach weggelassen.</li></ul> <p>Zum Planinhalt:</p> <p>Das Projekt wurde 2006/08 im Gemeinderat behandelt/beschlossen. 2014 muss vor einem endgültigen Beschluss noch einmal grundsätzlich geklärt werden, ob die Planung aufgrund verschiedener neuer Entwicklungen noch zeitgemäß ist. Das ursprünglich beschlossene Projekt war wesentlich kleiner dimensioniert. Erst später wurde mit dem Erwerb von weiteren Grundstücken, insbesondere von Bahnhofplatz 6 (MCDonalds) das Projekt vergrößert. Hieraus ergeben sich die meisten Probleme hinsichtlich der Kosten für die Allgemeinheit (MCDo), der Zugangssituation, der öffentlichen Flächen.</p> <p>Die grundlegende Untersuchung, die mit „einem Neukundenpotential von 280 000 Menschen“ die Begründung für das Projekt liefert, ist die zielgruppenorientierte Standortanalyse von 2010. Mit dieser habe ich mich intensiv befasst. Die Analyse beruht auf den 2000 Antworten einer Telefonumfrage im Einzugsgebiet. Das Neukundenpotential von 280.000 Menschen bedeutet lediglich: 280.000 Menschen (konsumrelevanter Teil der Bevölkerung)</p>	<p>inhaltlich dargestellt.</p> <p>Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen wurden in der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss im Wesentlichen wörtlich zitiert und von der Verwaltung absatzweise beantwortet. Auslassungen von Passagen ohne abwägungsrelevante Inhalte wurden in der Beschlussvorlage mit dem Auslassungszeichen (...) markiert. Alle Einwendungen liegen der Beschlussvorlage vollständig in Kopie bei; in der Beschlussvorlage wird zu Beginn jeder Einwendung direkt auf die entsprechende Anlage mit dem Originalschreiben verwiesen. Die Verwaltung behält sich vor, Satzteile und Passagen, die keine Sachargumente enthalten und somit nicht abwägungsrelevant sind, in der Gegenüberstellung der Beschlussvorlage auszulassen. Desweiteren wird darauf verzichtet, Wiederholungen von Argumenten, etwa inform einer Zusammenfassung oder eines Fazits, erneut zu beantworten.</p> <p>Im Jahr 2007 hat die Verwaltung nach Beauftragung durch den zuständigen Fachbereichsausschuss den Bereich um die Sedelhofgarage als Standort für eine Einkaufsgalerie durch ein Vorprojekt planerisch untersucht. Im Laufe der Projektentwicklung ergab sich dann die Möglichkeit, die Grundstücke am Bahnhofplatz (Bahnhofplatz 4, 5, 6) zu erwerben. Die Stadt hat die Chance genutzt, durch Einbeziehung dieser Grundstücke das Projekt Einkaufsviertel Sedelhöfe an den Bahnhofplatz auszuweiten und dem Bahnhofplatz an dieser stadtgestalterisch bedeutsamen Stelle eine neue Ansicht zu geben. Der Verkaufsflächenzuwachs um 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Diese Entwicklung hat sich seither weiter zugespitzt; die Aktualität des Projektes steht somit außer Frage.</p> <p>Der Ulmer Gemeinderat hat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren.</p>
---	---

<p>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 Strecken 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)</p> <p>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.</p> <p>Kommentar der Verwaltung zu dieser von mir bereits in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung geäußerten Kritik: „Mit einem ermittelten Neukundenpotential von 280 000 Menschen liefert die Studie eine <u>konkrete Größe...</u>“ Die detaillierte Kritik wird ignoriert und stattdessen Wunschdenken verbreitet. Auch beim Auslegungsbeschluss wurde diese Thematik nicht diskutiert. Stattdessen wurden rosige Bilder vom Neukundenpotential gemalt.</p> <p>Städtebauliche Ziele:</p> <p>Mit der vorliegenden Planung werden die städtebaulichen Ziele eines offenen, gemischt genutzten Stadtquartiers nicht erreicht. Hierbei ist auch zu beachten, was vom „Center-Papst“ Peter Fuhrmann auf der Podiumsdiskussion (16.11.13) 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. Die angrenzenden Viertel sind teils nur über Treppen zu erreichen. Gegenüber dem vom Gemeinderat verabschiedeten Memorandum hat sich die Planung stark und zwar</p>	<p>Diese Entscheidung wurde durch eine zielgruppenorientierte Standortanalyse, die die Stadt gemeinsam mit der IHK Ulm bereits im Jahr 2010 bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben hat, gutachterlich untermauert. Die Studie kommt bei einer entsprechenden Sortimentsausrichtung auf ein Neukundenpotential von 280.000 Personen. Die Studie macht zu Recht darauf aufmerksam, dass auf die Bedürfnisse der neu zu gewinnenden Kundengruppen, etwa ältere Menschen, tatsächlich auch einzugehen ist, um das genannte Potenzial ausschöpfen zu können. Sie stellt aber keineswegs infrage, wie vom Einwender behauptet, dass dieses Potential bei entsprechender Ausrichtung nicht auch ausgeschöpft werden kann.</p> <p>Die Auswirkungen des Projektes Sedelhöfe auf den lokalen und regionalen Einzelhandel sind in der „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (GMA) vom Januar 2013 eingehend untersucht und differenziert dargestellt worden. Die Studie ermittelt das Einzugsgebiet, die Wettbewerbssituation sowie die Auswirkungen des Vorhabens Sedelhöfe auf die gewachsenen innerstädtischen Strukturen in Ulm und in den sog. Zentralen Orten im Einzugsgebiet. Die Analyse stellt die von den Sedelhöfen ausgehende Umverteilungswirkung differenziert nach Branchen und Sortimenten dar. Auf der Grundlage dieser umfangreichen Erhebungen hat die Stadt gemeinsam mit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen einen Branchenmix für die Sedelhöfe festgelegt, der den raumordnerischen Leitlinien des Kongruenz-/Integrationsgebot und dem Beeinträchtigungsverbot entspricht. In ihrer Entscheidung vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium die Verträglichkeit des Projektes bestätigt.</p> <p>Die städtebauliche Konzeption für die Sedelhöfe beruht auf einem System differenzierter Gebäude, Gassen und Passagen, die in das städtische Umfeld eingebunden sind. Lage, Proportion, räumliche Differenzierung der Baukörper und Erschließungsflächen sind darauf ausgerichtet, den Stadtkörper im Bereich der</p>
---	--

<p>zuungunsten der Stadt verändert. Zur Verwirklichung der städtebaulichen Ziele müssen bessere Alternativen gefunden werden.</p> <p>Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen: Da bislang die Kosten, die für die Allgemeinheit entstehen (MC Donalds, Abbrucharbeiten, Leitungs-/Kanalverlegungen, Sport-Sohn-Andienung...) sorgfältig geheimgehalten wurden, ist von hohen Kosten auszugehen. Viel zu hoch sind Kosten und Folgekosten für diese Planung im Verhältnis zu möglichen Nutzen. Erschwerend kommt das Risiko hinzu, das gesamte Quartier an <u>einen einzigen</u> Investor zu verkaufen, der dazu nicht hält, was man von ihm erwartet hat und der demnächst abgewickelt wird. Das Sedelhofquartier wird zum Spekulationsobjekt, ganz zu schweigen von der Möglichkeit, die Grundstücke eines Tages als Teil einer Insolvenzmesse vorzufinden. Trotz aller Verträge mit MAB wird die Stadt kaum noch Einfluss auf die künftige Nutzung und Gestaltung haben.</p> <p>Privatisierung von öffentlichen Raum: Die Planung sieht in großem Umfang Privatisierung von öffentlichem Raum vor. Diese bedeutet einerseits den Ausschluss von späteren anderen Gestaltungsmöglichkeiten (z.B. für einen besseren Stadtzugang auf dem Schlüsselgrundstück). Die andere Konsequenz wurde in der bisherigen Diskussion kaum beachtet, ist aber dramatisch: Während den Bürgern gerade noch ein Gehrecht erhalten bleibt, werden wichtige Bürgerrechte in einem ganzen Stadtquartier zugunsten des Haurechts eines mächtigen Centermanagements aufgeben. Der Hinweis der Verwaltung auf die Bahnhofspassage, die ja auch Privatgrund sei, greift hier nicht. Die Privatisierung öffentlichen Raums in einem ganzen Viertel hat eine ganz andere Qualität. Beispiele aus dem Konstanzer Einkaufszentrum Lago lassen frösteln: individualisierte Personenzählungen durch biometrische Videoüberwachung, striktes</p>	<p>nordwestlichen Innenstadt behutsam zu ergänzen und die bis dahin bestehenden, unwirtschaftlichen Straßenräume der Nachkriegszeit zu ersetzen. Bei den Sedelhöfen handelt es sich eben nicht um den weit verbreiteten Centertyp eines Einkaufszentrums, sondern um ein offenes, gemischt genutztes Einkaufsquartier im Sinne einer Weiterentwicklung der gebauten Stadt. Die interne Erschließung des Quartiers besteht aus einer spannungsreichen Abfolge aus Gassen und räumlichen Aufweitungen, deren Proportionen in verdichteten Innenstädten durchaus üblich sind. Die Erweiterung des öffentlichen Raums in das erste Obergeschoss mit großzügigen Terrassen und Passagen erzeugt zusätzlich Aufenthaltsqualität. Die unterschiedlichen Niveaus sind neben den Treppenanlagen stets auch über Rolltreppen und Aufzüge zu erreichen. Verdichtete City-Lagen mit Handelsschwerpunkt eignen sich allerdings nicht für grünordnerische Maßnahmen. Vereinzelte Grünstrukturen haben nicht das Potenzial für eine nachhaltige Grünraumentwicklung; ein hoher Versiegelungsgrad ist unvermeidbar. Der Fokus der städtischen Grünflächenplanung liegt daher generell auf zusammenhängenden oder vernetzten Grünstrukturen in der Stadt.</p> <p>Die Kontrolle über die Finanzierung des Projektes liegt in der Verantwortung des Gemeinderats auf der Grundlage der Gemeindeordnung.</p> <p>Auch unter den differenzierten städtebaulichen Vorgaben im Sinne eines offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Einkaufsquartiers bleibt die Anlage im Kern ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück, welches zudem komplett unterbaut wird. Ein öffentlich-rechtlich gesichertes Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit mit grundbuchrechtlicher</p>
---	---

<p>Regiment über die Mieter,...</p> <p>„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. Dieser Kritikpunkt wurde in der Beschlussvorlage durch den Hinweis auf den Einsatz neuer Medien beim Forum City-Bahnhof keinesfalls entkräftet und besteht weiter. Planen wir für die Zukunft oder setzen wir Denkmäler für jetzige Akteure? Denkmäler sollen verdienten Akteuren der Vergangenheit gesetzt werden.</p> <p>Immer wieder suchen Touristen nach Einsteins Geburtshaus. Ihm zu Ehren und als würdiger und ansprechender Stadteingang soll an diesem Orte ein Einsteinplatz geschaffen werden. Dazu muss die geplante Bebauung zurückgenommen werden und das Schlüsselgrundstück im Besitz der Stadt verbleiben.</p>	<p>Verankerung eröffnet der Öffentlichkeit allerdings die uneingeschränkte Nutzung der entsprechenden Flächen. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse machen sich für den Passanten in keiner Weise bemerkbar. Auch der seit über 30 Jahren bestehende Zugang zur Passage verläuft auf Privatgelände mit Gehrecht - ohne dass dies in irgendeiner Weise erkennbar ist. Details zur Oberflächenqualität und zu Unterhaltsfragen werden im Projektvertrag fixiert. Eine verbesserte Durchbindung der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof kann unabhängig von den Sedelhöfen durchgeführt werden; das Projektgrundstück der Sedelhöfe befindet sich nördlich dieser Achse. Schlüsselgrundstück ist hier das Flurstück 61/1 (Bahnhofplatz7) und nicht das Projektgrundstück Sedelhöfe. Fragen der Persönlichkeitsrechte sind grundsätzlich in den einschlägigen Gesetzen geregelt. Wie in anderen öffentlich zugänglichen Anlagen, die sich im Eigentum privater Gesellschaften befinden, etwa Bahnhöfe o.ä., ist Videoüberwachung auch im Bereich des Einkaufszentrums grundsätzlich möglich. Inwieweit seitens des Betreibers der Sedelhöfe tatsächlich Bedarf an Videoüberwachung besteht, ist derzeit noch nicht geklärt. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass überwachte Bereiche gegebenenfalls kenntlich gemacht werden.</p> <p>Die Kritik, junge Jahrgänge seien ausgegrenzt worden, wird zurückgewiesen. Generell gilt: Junge Menschen sind gleichberechtigter Teil der Stadtgesellschaft und daher gemeinsam mit allen anderen gesellschaftlichen Gruppen eingeladen, sich an den unterschiedlichen Formaten des Partizipationsprozesses aktiv zu beteiligen. Eines dieser Formate im Forum City-Bahnhof, mit dem die Beteiligung junger Menschen bewusst forciert wurde, war der Einsatz neuer Medien. Das rege Interesse am Internetforum „Citybahnhof“ lässt zumindest darauf schließen, dass gerade auch junge Menschen den Prozess mit Interesse verfolgt haben. Entgegen der Auffassung des Einwenders hält die Verwaltung diesen Weg durchaus für einen wichtigen Beitrag, die Schwelle im Partizipationsprozess gerade für die jungen Jahrgänge möglichst niedrig zu setzen.</p> <p>Das Einsteinsche Geburtshaus wurde im 2. Weltkrieg zerstört; die Grundstücksparzellierung und die Gassenverläufe im Umfeld wurden im Zuge des Wiederaufbaus verändert und überformt;</p>
--	---

<p>Ich appelliere eindringlich an die Gemeinderäte, Im Sinne der Zukunft unserer Stadt alle Aspekte abzuwägen. Die Rechte der Ulmer Bürger im öffentlichen Raum dürfen nicht ökonomischen Wunschvorstellungen geopfert werden.</p> <p>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. Der Projektvertrag mit MAB enthält keine Verpflichtung, diesen Bebauungsplan zu erlassen. Die Zahlung einer gedeckten Aufwandsentschädigung an MAB ist immer noch besser als eine falsche Entscheidung. Es wäre auch zu untersuchen, ob MAB ihrer vertraglichen Verpflichtung bei Abwicklung nachkommen kann. „Es wird vorausgesetzt, dass der Investor dabei entweder selbst als langfristiger Betreiber auftritt oder in einer soliden Partnerschaft nachhaltig mit einem Betreiber verbunden ist.“(siehe Ausschreibung)</p> <p>Bei einer Neuausschreibung kann auf das komplizierte EU-Ausschreibungsverfahren verzichtet werden (Wildeshausen-Urteil EUGH, 25.3.10 –Rs.C-451/08).</p> <p>Fazit: Gegen die Schaffung von einigen neuen Verkaufsflächen bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Die vorliegende Planung erfüllt die städtebaulichen Ziele jedoch nicht. Ein offenes, zu den anderen Straßen hin durchlässiges gemischt genutztes Stadtquartier sieht anders aus. Nachrangig gestaltete Rückfronten sind vor allem im Norden und Osten vorgesehen. Die Konzentration eines ganzen Quartiers in der Hand eines einzigen, noch unbekanntem renditeorientierten Investors bedeutet ein großes Risiko, nicht zuletzt für die demokratischen Rechte der Bürger.</p> <p>Deshalb darf für den vorliegenden Entwurf kein Auslegungsbeschluss gefasst werden. Es muss eine Neuplanung angegangen werden unter folgender Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– weniger Verkaufsfläche (max. 15 000 qm)</li><li>– mehr Raum für Straßen und Plätze</li><li>– Planung eines Einsteinplatzes auf dem Schlüsselgrundstück unter Zurücknahme der Bebauung</li><li>– Verbindung mit dem Projekt Citybahnhof</li></ul>	<p>der historische Ort ist schon heute nicht mehr erfahrbar. Selbstverständlich wird mit der Neuentwicklung des Quartiers im Umfeld des ehemaligen Standorts des Geburtshauses in angemessener Form Albert Einsteins gedacht werden. Die Anlage eines Platzes ist jedoch stets stadtdstrukturell und stadträumlich begründet; am vorgeschlagenen Ort wäre ein vernünftig proportionierter Stadtplatz zu Ehren Einsteins wohl nicht zu integrieren.</p> <p>Der Apell enthält keine neuen, von der Verwaltung abzuwägenden Sachverhalte, wird aber auf ausdrücklichen Wunsch des Einwenders in voller Länge aus dem Originalschreiben in die Gegenüberstellung übernommen.</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Straßen und Plätze müssen als öffentlicher Raum im Besitz der Stadt bleiben</li> <li>- Korrekte Bürgerbeteiligung von Anfang an</li> <li>- Umfassende Information der Öffentlichkeit über Kosten und Folgekosten</li> </ul> <p>Der Zurechnungsfähige kann auch anders. Der Unzurechnungsfähige nie.“ (Robert Musil)</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe soll kein Meilenstein sein in Richtung Demokratieverlust sondern zum Wohle der gesamten Stadtgesellschaft gestaltet werden.“</p>	<p>Stellungnahme)</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>Die Sedelhöfe sind ein Baustein des Gesamtprojektes Citybahnhof. Die verschiedenen Einzelprojekte werden in einem laufenden Prozess räumlich, funktional und wirtschaftlich intensiv aufeinander abgestimmt.</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p> <p>wurde bereits beantwortet (s.o. in dieser Stellungnahme)</p>
<p><u>Einwender 5: Schreiben vom 26.05.2014 (Anlage 7.5)</u></p> <p>Der Einwender ist Eigentümer eines Geschäftshauses in der Bahnhofstraße und Anteilseigner eines Geschäftshauses am Bahnhofplatz und legt gegen den Bebauungsplan Sedelhöfe folgenden Widerspruch ein:</p> <p>„Die Verengung der Wegeführung aus der Bahnhofspassage kommend wirkt sich für mich negativ auf die Passantenströme aus und bevorzugt durch die neue Wegeführung eindeutig die neu entstehenden Sedelhöfe, da sich die Sichtachse zur Bahnhofstrasse erheblich verschlechtert. Mein Anspruch dahingegen ist die Aufrechterhaltung eines gleich grossen Durchgangs zur Bahnhofstraße, wie er vor Abbruch des Gebäudes oberhalb der Sparkasse war.</p>	<p>Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme zugunsten der Sedelhöfe einseitig umgelenkt, ist nicht zutreffend. Die Passanten aus Richtung des Bahnhofplatzes haben die Wahlfreiheit entweder in die Fußgängerzone Bahnhofstraße oder in die Sedelhöfe zu gehen. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten wiederum im Sinne der Wahlfreiheit des Weges beliebig zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden.</p> <p>Die Wahlfreiheit der Passanten, ob sie in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße gehen wollen, ist gegeben. Mit der außerhalb des Plangebietes vorgesehenen zusätzlichen Fahrtreppe wird dies unterstützt. Die Reduzierung der Lenkung von Passantenströmen ausschließlich auf Grund von Blickbeziehungen lässt außer Acht, dass Passanten die Innenstadt auch mit festem Ziel</p>

<p>Ich schließe mich also den Forderungen von Ulmer City, IHK und Architektenkammer an.“</p>	<p>und Vorhaben besuchen. Zudem erreichen Passanten die Bahnhofstraße nicht ausschließlich vom Bahnhofplatz. Vielmehr erreicht ein wesentlicher Teil der Passanten die Bahnhofstraße aus den bestehenden umliegenden Parkgaragen, den ÖPNV-Haltestellen in der Olgastraße und Neuen Straße sowie direkt aus der östlichen Innenstadt. Die Kritik verkennt zudem, dass ein wesentlicher Teil der Passanten in umgekehrter Bewegungsrichtung vom Münsterplatz in Richtung Hauptbahnhof gehen. Insbesondere für diese Passanten sind die Sedelhöfe im Unterschied zu den Geschäften an der Bahnhofstraße nur eingeschränkt wahrnehmbar.</p> <p>Vom Untergeschoss des Bahnhofplatzes kommend, erreichen die Passanten die Innenstadt über eine Treppenanlage, die sich in Richtung der Bahnhofstraße auffächert. Die gegenüberliegende Raumkante verschiebt sich gegenüber der vormals bestehenden, gestaffelten Gebäudekante um 2,5 bis 5 m in Richtung Westen. Um dieses Maß wird der Zugang zur Bahnhofstraße enger. Selbstverständlich bleibt der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Zwischen dem Ausgang der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 15-20 m Entfernung! Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner.</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung zu den genannten Forderungen siehe Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss (GD 87/14), Einwender 11 und 22 sowie Schreiben der IHK unter Punkt 5.2.</p>
<p><u>Einwender 6, Schreiben vom 27.05.2014 (Anlage 5.6)</u></p> <p>Der Einwender macht im Namen der Eigentümer- und Betreibergesellschaften eines Warenhauses in der Bahnhofstraße Einwendungen geltend. Er beantragt, den Bebauungsplanentwurf zu ändern und die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Ulmer Innenstadt unter gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange – gegeneinander und untereinander – so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Passantenströme – und zwar insbesondere der</p>	<p>Die Verwaltung teilt die Einschätzung des Einwenders nicht und sieht daher keinen Anlass, weitere Änderungen am Bebauungsplan vorzunehmen. Eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Forderungen erfolgt in den anschließenden Ausführungen.</p>

<p>Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 – auf das Einkaufsquartier in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits erreicht wird. Das Ziel dieser Planung müsse darin bestehen, die massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße durch die geplante, das Einkaufsquartier Sedelhöfe einseitig begünstigende Fußgängerunterführung zu vermeiden, und den Eintritt unzumutbarer wirtschaftlicher Nachteile, die mit dieser Art der Fußgängerführung für die betroffenen Einzelhändler und Grundstückseigentümer verbunden wären, zu verhindern.</p> <p><i>(Diesem Antrag folgt eine ausführliche Begründung über 80 Seiten. Diese enthalten neben den Sachargumenten viele beschreibende Passagen, die keiner Gegenüberstellung bedürfen, allgemeine Rechtsausführungen sowie zahlreiche Wiederholungen. Auf eine umfassende wörtliche Übernahme der Ausführungen wird daher verzichtet. Stattdessen werden im Folgenden in der Systematik des Inhaltsverzeichnis ausschließlich die Passagen mit Sachargumenten dargestellt und beantwortet. Größere Auslassungen sind mit dem Zeichen (...) markiert. Das Originalschreiben liegt als Anlage bei und kann dort in voller Länge eingesehen werden.)</i></p> <p>A. Sachverhalt I. Ausgangssituation</p> <p>1. Örtlichkeit und Plangebiet 2. Betroffenheit unserer Mandanten</p> <p>II. Einkaufsquartier Sedelhöfe</p> <p>1. Entwicklung des Projektes a) Notariell beurkundeter Projektvertrag (...) Bauleitpläne sind von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen (Planungshoheit der Gemeinde). Der Umstand, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des vorerwähnten Projektvertrags ihre kommunale Planungshoheit rechtlich nicht eingeschränkt hat und auch nicht aufgeben oder einschränken durfte, bedarf daher keiner besonderen Erwähnung. Festzuhalten bleibt jedoch, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages ihre kommunale Planungshoheit faktisch eingeschränkt hat. Eine Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die</p>	<p>keine abwägungsrelevanten Inhalte keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich</p>
---	--

<p>Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe eine Änderung der Projektpläne (...) zur Folge hätte, würde von der MAB Development Deutschland GmbH nach eigener Aussage nicht akzeptiert. Dies wiederum hätte zur Folge, dass das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht geschaffen werden würde, so dass der Projektvertrag vom 27.07.2012 nach eigener Aussage der Stadt Ulm nicht zur Durchführung käme. Die Projektrealisierung mit diesem Investor und Projektpartner wäre damit gescheitert.</p>	<p>vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p>
<p>III. Bebauungsplanverfahren</p>	<p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
<p>1. Örtlichkeit und Plangebiet</p>	<p>Der Einwender unterstellt, die Stadt würde ihre Planungshoheit dazu missbrauchen, zugunsten eines Investors einseitig in den örtlichen Wettbewerb einzugreifen. Dieser Vorwurf wird entschieden zurückgewiesen.</p>
<p>a) Betroffenheit unserer Mandanten (...) Die diesseitigen Einwendungen richten sich daher auch nicht gegen das Projekt als solches und den hierdurch entstehenden Wettbewerb. Entscheidend ist die Forderung gegenüber der Stadt Ulm, sich bei der städtebaulichen Planung und der Aufstellung des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ wettbewerbsneutral zu verhalten und Wettbewerbsverzerrungen von vorneherein auszuschließen. Hieraus ergibt sich nach Auffassung unserer Mandanten die unbedingte Verpflichtung der Stadt Ulm, die Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt so zu gestalten, dass eine gerechte Verteilung der Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel andererseits erreicht wird.</p>	<p>Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzeption entspricht langjährigen stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto bzw. zur Restrukturierung und Aufwertung eines lange Zeit vernachlässigten Stadtquartiers. Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern vielmehr ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten.</p>
<p>b) Bebauungsplan „Sedelhöfe“ (Entwurf)</p>	<p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
<p>IV. Erschließung der Innenstadt</p>	<p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
<p>1. Derzeitige Fußgängerführung</p>	<p>Die Behauptung, Sicht- und Wegebeziehungen von der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße würden infolge der Planung abgeschnitten, ist nicht zutreffend.</p>
<p>a) Geplante Fußgängerführung  a) Fußgängerführung auf der Ebene 0  Durch die geplante Fußgängerführung, die Gegenstand des vorliegenden Entwurfes für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ ist, werden die Sichtbeziehung von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) in die Bahnhofstraße und damit zugleich auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die nahezu vollständig auf die direkt in die Sedelhöfe führende, zentrale Gasse des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist. (...)</p>	<p>Vom Untergeschoss der Bahnhofspassage kommend erreichen die Passanten die Innenstadt über eine Treppenanlage, die sich in Richtung der Bahnhofstraße auffächert. Die Wahlfreiheit der Passanten, ob sie in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße gehen wollen, ist gegeben. Mit der außerhalb des Plangebietes vorgesehenen zusätzlichen Fahrtreppe wird dies weiter unterstützt. Der Fokus auf die sog. Passantenströme lässt außer Acht, dass die Besucher die Innenstadt i.d.R. mit festem Ziel und Vorhaben und nicht</p>

<p>Die Behauptung (<i>der Verwaltung</i>), dass die Bewegungsrichtungen zur Bahnhofstraße „gleichermaßen berücksichtigt“ und der Blickkontakt in die Bahnhofstraße nach der Ankunft aus der Bahnhofspassage auf der Ebene 0 „weiterhin gegeben“ seien (...), sind schlicht falsch (...). Richtig ist, dass beim Verlassen der Bahnhofspassage über die Rolltreppe kein Blickkontakt in die Bahnhofstraße mehr besteht, weil die Rolltreppe wesentlich näher an das Einkaufsquartier Sedelhöfe herangeführt wird und gleichzeitig als Teil des Einkaufsquartier Sedelhöfe ein an der Bahnhofstraße angrenzender Baukörper entstehen soll, der den Zugang zur Bahnhofstraße deutlich verengt.</p> <p>Diese Zugangssituation aus der Bahnhofspassage wird auch nicht dadurch verbessert, dass die am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage neben der Rolltreppe gelegene Treppenanlage in südlicher Richtung aufgeweitet wird. Auch für die Benutzer dieser Treppenanlage bestehen beim Verlassen der Bahnhofspassage keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Ursächlich ist wiederum der an die Bahnhofstraße angrenzende Baukörper des Einkaufsquartiers Sedelhöfe.</p> <p>Im Übrigen soll das Quartier Sedelhöfe an der dem Hauptbahnhof zugewandten Seite noch einen weiteren Zugang erhalten, der von dem nördlichen Überweg der neu geplanten ÖPNV-Trasse über die Bahnhofsgasse direkt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe führt. Dieser weiter nördlich gelegene Zugang hat zwar für die Einzelhändler und Grundstückseigentümer an der Bahnhofstraße keine unmittelbare Bedeutung, verstärkt aber den Eindruck einer einseitigen Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zu Gunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Innenstadt.</p> <p>b) Fußgängerführung auf der Ebene -1</p> <p>Die Fußgängerführung auf der Ebene -1, die auf der Grundlage der vorliegenden Planung für den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ vorgesehen ist, führt zu einer weiteren massiven Benachteiligung des bestehenden</p>	<p>nur zum Einkaufen besuchen.</p> <p>Selbstverständlich bleibt der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner.</p> <p>Der neue Baukörper gegenüber der Treppenanlage ist das Bindeglied zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße. Dieser Baukörper verlängert die Raumkante an der Bahnhofstraße und leitet von der Achse Hirsch-/Bahnhofstraße in das Sedelhofquartier und vice versa; der Baukörper hat dadurch eine wichtige stadträumliche Funktion. Die durch den Baukörper definierten öffentlichen Räume entsprechen üblichen Querschnitten in verdichteten Innenstadtlagen.</p> <p>Der Einwanderer erkennt, dass die Sedelhöfe nicht das ansonsten gängige Konzept geschlossener, introvertierter Einkaufscenter repräsentieren, sondern in ihrer offenen Struktur mit vielfältigen Anknüpfungspunkten zu einem Teil der Stadt werden. Die nördliche Gasse ist also in erster Linie eine weitere Fußgängerverbindung vom Hauptbahnhof/von der ÖPNV-Drehscheibe in die nördliche Innenstadt und eben kein isolierter Zugang in die Sedelhöfe!</p> <p>Bei der vorliegenden Planung geht es nicht darum, Fußgänger zu „führen“. Im Gegenteil: den Passanten werden unterschiedliche Möglichkeiten eröffnet, individuell einen Weg durch die Stadt aufzunehmen. Am Übergang aus der Bahnhofspassage ins Projektgebiet auf Ebene -1erstreckt sich über etwa 50 % der Bewegungsfläche der Rolltreppenaufgang, der aus dem Untergeschoss ans Tageslicht führt. Mit der avisierten zusätzlichen Rolltreppe im</p>
--	---

<p>Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der Hirschstraße. Diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV am Hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen und die Bahnhofspassage an deren östlichem Ausgang nicht über die Rolltreppe oder die Treppenanlage verlassen, sollen nunmehr über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und das Zentrum des Einkaufsquartiers Sedelhöfe geführt werden. Eine gerechte Verteilung der auf der Ebene - 1 vorhandenen Fußgängerfrequenz, die nur über eine Bündelung der fußläufigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auf der Ebene 0 zu erreichen wäre, scheidet durch diese Art der Fußgängerführung von vorneherein aus.</p>	<p>ehemaligen Kanalbett der Kleinen Blau wird sich das Verhältnis weiter zugunsten dieses Aufgangs verschieben. Nördlich davon führt eine Passage ins Untergeschoss des Projektgebiets. Aber auch hier endet der Besucher nicht etwa in einem geschlossenen Kaufhaus, sondern kann - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets seinen Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>
<p>b) Vorliegende Gutachten</p> <p>a) Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (Auswirkungsanalyse/ November 2012)</p> <p>b) Wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (Auswirkungsanalyse/ Mai2014)</p>	<p>Die Studie wurde mit Schreiben vom 18.06.2014 nachgereicht und wird eigenständig abgewogen.</p>
<p>c) Einzelhandel in der Bahnhofstraße</p> <p>a) Veränderung der Passantenströme</p> <p>Es ist offensichtlich, dass die geplante Fußgängerunterführung, die Gegenstand des vorliegenden Entwurfs für den Bebauungsplan Sedelhöfe ist, eine erhebliche Veränderung der Passantenströme innerhalb des Plangebietes zur Folge hat. Durch diese Art der Fußgängerunterführung würden die bestehenden Laufwege nachhaltig verändert und die vom Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Ulmer Innenstadt kommenden Passanten zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in die Bahnhofstraße/Hirschstraße gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt werden. Wegen der Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>b) Verlust in der Fußgängerfrequenz</p> <p>„Auf der Grundlage des derzeitigen Bearbeitungsstands der vorerwähnten Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (...) sowie auch aufgrund</p>	<p>Selbstverständlich wird die Neuentwicklung des Einkaufsquartiers Auswirkung auf das Verhalten von Passanten haben. Es ist allerdings nicht richtig, dass Passanten zu Lasten der bestehenden Einzelhandelslagen gezielt in das neue Einkaufsquartier gelenkt werden. Wie bereits dargelegt, erweitert das Projekt lediglich das Angebot an die Passanten, im Sinne der Wahlfreiheit unterschiedliche Wege vom Hauptbahnhof zu den Zielen der Innenstadt zu nehmen. Es ist aber gerade die Stärke des vorliegenden Entwurfs, dass die bestehenden Einzelhandelslagen insbesondere an der Bahnhofstraße in die Wegeführung eingebunden sind und somit ein bruchloses Pendeln zwischen den einzelnen Lagen ermöglicht wird. Im Übrigen ist es Aufgabe der Stadtentwicklung, die Innenstadt mit ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion in ihrer Gesamtheit im Auge zu behalten und nicht auf die Hauptgeschäftslagen zu reduzieren.</p> <p>Die Grundannahme, infolge der Sedelhöfe käme es zu einem Frequenzverlust in der Bahnhofstraße von 15-20 % ist hoch spekulativ. Zur Plausibilität der Aussagen der Hochschule Ostfalia wird in der Beschlussvorlage gesondert Stellung genommen. Zunächst verkennt der Einwander, dass ein beträchtlicher Teil der</p>

<p>allgemeiner Daten zu Passantenfrequenzveränderungen im Zuge neu angesiedelter Einkaufszentren in verschiedenen Städten Deutschlands (...) gehen wir davon aus, dass es in der Gesamtschau, also auch unter der Berücksichtigung möglicher zusätzlicher Passantenfrequenzen, zu einem Frequenzverlust von 8 bis 13 Prozent (<i>Aktualisierung mit Schreiben vom 18.06.2014: 15-20 %</i>) in der Bahnhofstraße kommen wird.</p> <p>(...) Anhand vorliegender Ergebnisse verschiedener Passantenzählungen (...) ist davon auszugehen, dass an Wochentagen (Montag bis Freitag) während der Öffnungszeiten (...) täglich zwischen 33.000 und 38.000 Menschen (<i>das Warenhaus</i>) entlang der Bahnhofstraße passieren. An Samstagen gehen während der Ladenöffnungszeiten (...) zwischen rund 55.000 Menschen und etwa 60.000 Menschen entlang der Bahnhofstraße (<i>an dem Warenhaus</i>) vorbei.</p> <p><i>(methodische Erläuterungen)</i></p> <p>(Das Warenhaus) ist an 251 Wocheneinkaufstagen sowie an 51 Samstagen für den Verkauf geöffnet. Legt man die Tageszahlen für die Wochentage und die Samstage als durchschnittliche Jahreswerte den weiteren Berechnungen zugrunde, dann passieren jährlich (...) aufaddiert zwischen 11.088.000 und 12.598.000 Menschen (<i>das Warenhaus</i>) entlang der Bahnhofstraße (...).</p> <p>(<i>Das Warenhaus</i>) verfügt entlang der Bahnhofstraße über zwei ebenerdige Ein-/Ausgänge (...). An diesen beiden Ein-/Ausgängen registriert (<i>das Warenhaus</i>) im Jahr 2.368.965 Besucher (Daten von Mai 2013 – April 2014). (<i>Das Warenhaus</i>) schöpft somit jährlich durchschnittlich rund 20,1 Prozent des vorhandenen Passantenpotenzials in der Bahnhofstraße ab. (...).</p> <p><i>(Mit Schreiben vom 18 Juni 2014 hat der Einwender auf der Grundlage der Aussagen des Gutachtens der Ostfalia Hochschule (s. Anlage) die folgende Berechnung unter Punkt 4 gegenüber der ursprünglichen Stellungnahme aktualisiert und die entsprechenden Abschnitte geändert. Die folgenden Textpassage wurden diesem aktualisierten Schreiben angepasst)</i></p> <p>Bei einer prognostizierten Reduktion der Passantenfrequenz in der Bahnhofstraße von</p>	<p>Besucher mit fester Absicht und festem Ziel in die Ulmer Innenstadt kommt und Passanten sich individuell und zielgerichtet den Weg durch die Stadt suchen. Darüber hinaus generiert das offene und gemischt genutzte Quartier Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre, die in Anbetracht der Gemengelage unterschiedlichster Nutzungen nicht seriös quantifizierbar sind. Die Sedelhöfe sind an sechs Stellen mit dem bestehenden Wegenetz verknüpft; die sich daraus ergebenden neuen und vielfältigen Angebote an Passanten, sich individuell durch die westliche Innenstadt zu bewegen, lassen sich angesichts der Komplexität der Wegebeziehungen nicht reell in Frequenzprognosen abbilden. Darüber hinaus werden etwa die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Ausbau der Straßenbahn zur Wissenschaftsstadt neue Schwerpunkte setzen mit Auswirkung auf das Verhalten von Passanten. Nicht zuletzt dient das Einkaufsquartier Sedelhöfe der Stärkung des Einzelhandelsstandorts in toto. Der mit dem Regierungspräsidium vertraglich vereinbarte Branchenmix ist darauf ausgerichtet, insbesondere Neukunden für die Ulmer Innenstadt zu gewinnen. Von diesem Kundenzuwachs profitiert der gesamte Einzelhandel in der Stadt, nicht zuletzt der Einzelhandel in den Vorzugslagen an Bahnhof- und Hirschstraße.</p> <p>Die Annahmen zu den Verlusten in der Passantenfrequenz scheinen zudem gänzlich zu ignorieren, dass in entgegengesetzter Bewegungsrichtung, also vom Münsterplatz in Richtung Hauptbahnhof, die Sedelhöfe keineswegs bevorzugt sind, sondern im Wesentlichen in zweiter Reihe hinter den bestehenden Kaufhäusern liegen. Zudem sorgen die Parkhäuser und der ÖPNV entlang des Altstadtrings für beträchtliche Besucherfrequenz in den Haupteinkaufslagen an Hirsch- und Bahnhofstraße.</p> <p>Das ausdifferenzierte Rechenexempel mit exakten Besucherzahlen und Preis-/bzw. Prozentangaben mit einer Genauigkeit im Nachkommabereich suggeriert eine Belastbarkeit der Ergebnisse, die in Anbetracht der spekulativen Grundansätze zur Frequenzminderung aber in keiner Weise gegeben ist!</p> <p>Doch selbst, wenn man eine Belastbarkeit der aufgetoteten Zahlen in Betracht zöge, wären diese nicht dazu geeignet, daraus grob wettbewerbsverzerrende oder gar existenzgefährdende Auswirkungen für das Unternehmen abzuleiten:</p>
--	---

<p>15 Prozent (...) ergibt sich eine absolute Reduktion der Gesamtfrequenz im Jahr zwischen 1.663.200 und 1.889.700 Menschen. Bei einer durchschnittlich angenommenen, konstanten „Abschöpfungsquote“ (des Warenhauses) von 20,1 % ergeben sich gegenüber den heutigen Werten Besucherverluste in einer Spannweite von 334.303 bis 379.830 Verbrauchern. Nimmt die Passantenfrequenz um 20 Prozent ab, (...) ergibt sich eine Reduktion der Gesamtfrequenz im Jahr zwischen 2.217.600 und 2.591.600 Passanten. Setzt man auch bei dieser Variante die „Abschöpfungsquote (des Warenhauses) mit 20,1 Prozent als Konstante an, ergeben sich gegenüber den heutigen Werten Besucherverluste in einer Spannweite von 445.738 bis 509.440 Personen.</p> <p>c) Auswirkungen (Prognose der Mandanten)</p> <p>Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin: Anhand vorliegender Unternehmensdaten (...) kaufen von allen registrierten Besuchern des Hauses 27,1 Prozent tatsächlich auch etwas ein. (Das Warenhaus) generiert derzeit jährlich rund 641.990 zahlende Kunden aus der Bahnhofstraße. Der durchschnittliche Einkaufsbetrag je Kunde (im Warenhaus) liegt bei ca 33,28 €. Legt man diesen Durchschnittswert zu Grunde, dann generiert (das Warenhaus) aus der Bahnhofstraße jährlich rund 21.365.427 € an Umsätzen. Bezogen auf den Gesamtumsatz macht das einen Anteil von 67,7 Prozent aus (...).</p> <p>Bei einer (...) prognostizierten Reduktion der Passantenfrequenz in der Bahnhofstraße um 15 Prozent ergibt sich (...) ein Umsatzverlust in Höhe von 3.015.035 bis 3.425.943 € p.a (zwischen 14,1 und 16 % der Umsatzanteile „aus der Bahnhofstraße“). Nimmt die Passantenfrequenz um 20 % ab (...), ist mit Umsatzverlusten 4.020.058 bis 4.567.514 € p.a. zu rechnen (zwischen 18,8 und 21,4 % der Umsatzanteile „aus der Bahnhofstraße“).</p> <p>Wertverlust der Grundstückseigentümerin: (Die Grundstückseigentümerin) geht für das Grundstück und das Warenhausgebäude in der Bahnhofstraße von einem Verkehrswert (Marktwert) in Höhe von rd. 43 Mio. € aus. (...). Die Immobilie würde durch den Fußgängerfrequenzverlust und den damit verbundenen Umsatzverlust einen deutlichen Wertverlust erleiden, (...) der prozentual dem durch die geplante Fußgängerunterführung zu erwartenden und vorstehend dargestellten Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin</p>	<p>Je nach Ansatzhöhe der befürchteten Frequenzminderung kommt die Berechnung auf einen Umsatzverlust des Warenhauses zwischen 14,1 % und 21,4 % bei Umsatzanteilen, die aus der Bahnhofstraße generiert werden. Nach Aussage des Einwenders liegt der aus der Bahnhofstraße generierte Anteil bei 67 % am Gesamtumsatz. Die Einbußen am Gesamtumsatz des Unternehmens, die aus den zugrunde gelegten Zahlen zur Frequenzminderung zu befürchten wären, liegen demnach zwischen 9,4 % und 14,3 %. Die „Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums Sedelhöfe im Oberzentrum Ulm“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) vom Januar 2013 sieht bei Umverteilungsquoten von unter 10 % die Schwellenwerte zur Bestandgefährdung generell nicht überschritten. Aufgrund der Lage des Planvorhabens sieht die Studie auch bei Umverteilungsquoten, die diesen Schwellenwert um einige wenige Prozente überschreiten, keine städtebauliche Relevanz und ordnet diese als wettbewerbliche Effekte ein.</p> <p>Die Übertragung eines mutmaßlichen prozentualen Umsatzverlustes durch Frequenzminderung 1:1 auf den Grundstückswert bzw. den Verkehrswert der Immobilie ist spekulativ. Die Bahnhofstraße ist Teil des Rückgrates der westlichen City und wird durch die Attraktivitätssteigerung im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Zusammenhang des CityBahnhof-Projektes und den damit verbundenen erheblichen öffentlichen Investitionen weiter an Bedeutung gewinnen. Im Hinblick darauf sind Wertsteigerungen von Grundstücken/ Immobilien, die von diesen Aufwertungen und den damit verbundenen Effekten und der Passantenfrequenz profitieren, nicht ausgeschlossen bzw. umgekehrt möglich.</p>
--	---

<p>entspricht. Erforderlichenfalls könnte der zu erwartende Wertverlust in einer Größenordnung von 6,5 Mio. € und rd. 8,7 Mio € noch durch ein (...) zu erstellendes Marktwertgutachten nachgewiesen werden.</p> <p>d) Bestehen von Planungsalternativen</p> <p>a) Planungsalternative „City Tor Ulm“</p> <p>(...)</p> <p>Die Bedenken, die die Verwaltung der Stadt Ulm gegen die Planungsalternative „City Tor Ulm“ erhoben hat, sind im Ergebnis nicht durchgreifend. Zur Begründung wird auf das als Anlage 3 in Ablichtung beigefügte Schreiben (<i>der Mandantin</i>) vom 05.05.2014 verwiesen.</p> <p>b) Weitere Planungsalternativen</p> <p>Nachdem das europaweit ausgeschriebene Vergabeverfahren im April 2012 abgeschlossen (...) war, sind von der Verwaltung der Stadt keine weiteren Planungsalternativen entwickelt oder zumindest untersucht worden, die zu einer gerechten Verteilung der (...) Fußgängerströme zwischen dem Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und dem bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits führen würden. Dies wird von der Stadt Ulm auch selbst eingeräumt, die hierzu folgendes mitgeteilt hat:</p> <p><i>(Zitate aus der Beschlussvorlage GD 087/14, Seiten 13 und 14, siehe im Originalschreiben)</i></p> <p>Die Stadt hat hiermit bestätigt, die Planung der MAB Development Deutschland GmbH aus dem Vergabeverfahren als Grundlage für den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans Sedelhöfe übernommen und im Anschluss daran im Hinblick auf die Zugangssituation zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe keine weiteren Planungsalternativen untersucht zu haben. Tatsächlich bestehen jedoch weitere Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom HauptbahnhofUlm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme (...) führen würden; aus <u>planerischer</u> Sicht ist es ohne Weiteres möglich, den diesseitigen (...) Einwendungen gegen die geplante Fußgängerführung auf der Ebene -1 und der Ebene 0 Rechnung zu tragen und den Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ entsprechend zu ändern.</p>	<p>Zu der genannten Anlage 3 wird an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage ausführlich Stellung genommen.</p> <p>Planungsalternativen zur Anbindung Hauptbahnhof-Innenstadt sind im Rahmen des breit angelegten Partizipationsprozesses zum Gesamtprojekt Citybahnhof diskutiert, ausgewertet und schließlich vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 (GD 133/12) beschlossen worden. Diese Ergebnisse flossen bereits in die Vergabeentscheidung im EU-Ausschreibungsverfahren zu den Sedelhöfen ein. Aber auch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die Zugangssituation nochmals intensiv geprüft. Das Ergebnis der Untersuchung spiegelt sich in dem zum Auslegungsbeschluss vorgelegten 3-Stufenplan und der in Anlage 9 dargestellten, verbesserten Situation am Ausgang aus der Bahnhofspassage wider. Die unter dem Namen City-Tor Ulm firmierenden Planungsvorschläge sind aus Sicht der Verwaltung keine planerisch vertretbaren Lösungen; dies wurde in den entsprechenden Stellungnahmen zum Auslegungsbeschluss bereits ausführlich dargestellt (vgl. GD 87/14, z.B. Stellungnahmen 11 und 22 sowie Schreiben der IHK unter Punkt 5.2.).</p> <p>Es ist korrekt, dass Lösungsvorschläge unter Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 der Mitwirkungsbereitschaft der dortigen Erbbauberechtigten bzw. Eigentümer bedürfen. Die Stadt steht im Auftrag des Gemeinderats mit diesen seit geraumer Zeit in Verhandlung. Bezüglich der zusätzlichen Rolltreppe im aufgelassenen Bett der Kleinen</p>
--	--

<p>Bestätigt hat die Stadt Ulm damit im Übrigen auch, dass alle (...) städtebaulichen Überlegungen, die unter Einbeziehung des Grundstückes und Gebäudes Bahnhofplatz 7 eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof in Aussicht stellen, aus derzeitiger Sicht keine realistische Option darstellen. Dies gilt auch für den Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage (Anlage 9 zu GD 087/14), der außerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Fahrtreppe im Bereich des Kanals der „Kleinen Blau“ vorsieht. Tatsächlich ist überhaupt nicht absehbar, ob und gegebenenfalls wann das Objekt Bahnhofplatz 7 für städtebauliche Zwecke zur Verfügung steht.</p>	<p>Blau bestehen bereits sehr gute Aussichten für eine Einigung. Grundlegende Änderungen im Sinne einer Aufgabe des Bestandsgebäudes und Einbeziehung des Grundstückes in das Projektgebiet sind derzeit in der Tat nicht absehbar. Nichts desto trotz hat die Stadt das städtebauliche Ziel einer axialen Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz formuliert; sie wird weiter auf dieses Ziel hinwirken und, sobald sich realistische Gelegenheiten zur Umsetzung des Ziels bieten, diese nutzen.</p> <p>Der Vorwurf einer fehlerhaften Abwägung wird zurückgewiesen. Zu den einzelnen Vorwürfen wird im Zuge der nachfolgenden Begründung Stellung genommen.</p>
<p><b>B Rechtliche Beurteilung</b></p> <p>Der von der Stadt Ulm aufgestellte Entwurf des bebauungsplanes „Sedelhöfe“ ist im Hinblick auf die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die geplante Zugangssituation für Fußgänger, die vom hauptbahnhof oder aus der neuen Tiefgarage durch die Bahnhofspassage kommend in das Einkaufsquartier Sedelhöfe geleitet werden, rechtswidrig und verletzt die Rechte (<i>der Mandanten</i>). Der Beschluss des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ durch den Gemeinderat der Stadt Ulm auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung würde gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot verstoßen. Die Stadt Ulm hat in wesentlichen Punkten der Planung rechtswidrig eine Abwägung nicht durchgeführt bzw. Belange nicht in die Abwägung eingestellt, die nach Lage der Dinge hätte eingestellt werden müssen. Ferner ist die Bedeutung der jeweils betroffenen Belange offensichtlich verkannt worden. Schließlich aht die Stadt Ulm den gebotenen Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen fehlerhaft in einer Weise vorgenommen, die zur Gewichtung der einzelnen Belange außer Verhältnis steht. Ein Beschluss des Bebauungsplans unter Verstoß gegen das Abwägungsgebot wird die Rechte (<i>der Mandanten</i>) verletzen. Die (...) Mieterin und Warenhausbetreiberin wird durch einen solchen Beschluss in ihren Rechten aus Artikel 12 Abs. 1 GG verletzt. Dies kann gegebenenfalls zu einer Haftung der Stadt Ulm für die rechtswidrige Planentscheidung entstehenden Schäden (Wertverlust an dem Grundstück und Umsatzrückgänge) führen.</p> <p><b>I. Anwendbare Rechtsgrundsätze</b></p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p>

<p>II. Öffentliche und private Belange</p> <p>1. Betroffene private Belange</p> <p>Betroffen und damit in die Abwägung einzustellen sind hier insbesondere die Belange der Wirtschaft gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB. Davon umfasst sind nicht nur die Belange der Wirtschaft in ihrer Gesamtheit, sondern auch die privaten wirtschaftlichen Belange einzelner Gewerbetreibender.</p> <p>a) (...)</p> <p>b) Eine unzulässige Beeinflussung der Marktverhältnisse durch die beabsichtigte Bauleitplanung ist bezogen auf die fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Ulm und der Ulmer Innenstadt und als 1a-Lage der Stadt Ulm, Gegenstand der Einwendung unserer Mandanten. Die derzeitige Zugangssituation vom Hauptbahnhof in die Innenstadt gestaltet sich dahingehend, dass für die Fußgänger, welche die Bahnhofspassage am Rolltreppen- oder Treppenende verlassen, eine komplette Sichtbeziehung in die Bahnhofstraße besteht. Zugleich besteht damit eine direkte Wegebeziehung zur Bahnhofstraße und schließlich zum Münsterplatz. Durch die geplante Fußgängerführung (...) werden auf der Ebene 0 die Sichtbeziehungen von der Bahnhofspassage (Rolltreppenende) und damit auch die direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße vollständig abgeschnitten. Stattdessen wird eine völlig neue Sicht- und Wegebeziehung hergestellt, die nahezu vollständig auf die direkt in die Sedelhöfe führende Gasse des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ausgerichtet ist. (...)</p> <p>Anhand der Vorentwurfsplanung der Grüntuch Ernst GmbH (...) lässt sich leicht nachvollziehen, dass auf der Grundlage dieser Planung beim Verlassen der Bahnhofspassage über die Rolltreppe tatsächlich kein Blickkontakt in die Bahnhofstraße mehr besteht, weil die Rolltreppe wesentlich näher an das Einkaufsquartier Sedelhöfe herangeführt wird und gleichzeitig als Teil des Einkaufsquartiers Sedelhöfe ein an die Bahnhofstraße angrenzender Baukörper entstehen soll, der den Zugang zur Bahnhofstraße deutlich verengt. Die Aufweitung der (...) Treppenanlage in südliche Richtung ändert an dieser Situation</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Die Behauptung, die Bauleitplanung führe zu einer unzulässigen Beeinflussung der Marktverhältnisse, entbehrt der Grundlage. Die Darstellung des Einwenders der zukünftigen Situation am Ausgang der Bahnhofspassage und der anschließenden Wegeführung ist schlicht falsch - weder Sicht- noch Wegebeziehungen zur Bahnhofstraße werden künftig abgeschnitten!- und wiederholt lediglich bereits geäußerte Argumente. Hierzu wurde unter Punkt IV. bereits ausführlich geantwortet. Zur besseren Übersicht werden die Richtigstellungen der Behauptungen und Argumente seitens der Verwaltung in den folgenden Absätzen nochmals wiederholt.</p> <p>Selbstverständlich bleibt der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner. Der neue Baukörper gegenüber der Treppenanlage ist das Bindeglied zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße. Dieser Baukörper verlängert die Raumkante an der Bahnhofstraße und leitet von der Achse Hirsch-/Bahnhofstraße in das Sedelhofquartier und vice versa; der Baukörper hat dadurch eine wichtige stadträumliche Funktion. Die durch den Baukörper definierten öffentlichen Räume entsprechen üblichen Querschnitten in verdichteten Innenstadtlagen.</p>
--	---

<p>entgegen der Behauptung der Stadt Ulm tatsächlich nichts. Denn auch für die Benutzer dieser Treppenanlage bestehen beim Verlassen der Bahnhofspassage tatsächlich keine Sichtbeziehung und keine direkte Wegebeziehung in die Bahnhofstraße. Ursächlich ist wiederum der an der Bahnhofstraße angrenzende Baukörper des Einkaufsquartiers Sedelhöfe.</p> <p>Mithin ist festzustellen, dass die Stadt Ulm die vermeintlich gleichmäßige Berücksichtigung zur Bahnhofstraße und den vermeintlich weiterhin gegebenen Blickkontakt in die Bahnhofstraße auf eine subjektive Sichtweise stützt, der objektiv unrichtige Fakten und Annahmen zugrunde gelegt werden. Auf dieser unzutreffenden Grundlage und damit unter Außerachtlassung der realistischen Gegebenheiten, die durch die geplante Wegeführung geschaffen werden sollen, werden die gezielt zugunsten der Einkaufsquartiers Sedelhöfe geplante Wegeführung und die damit verbundene massive Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße von der Stadt Ulm in Abrede gestellt.</p> <p>Auf der Ebene 0 soll das Einkaufsquartier Sedelhöfe zudem an der dem Hauptbahnhof zugewandten Seite im Übrigen noch einen weiteren Zugang erhalten, der vor dem nördlichen Überweg der neu geplanten ÖPNV-Haltestelle über die Bahnhofsgasse direkt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe führt. Dies bedeutet eine zusätzliche Begünstigung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, der ebenfalls eine entsprechende Verstärkung der benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße gegenübersteht.</p> <p>Noch krasser zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße gestaltet sich die geplante Fußgängerunterführung auf der Ebene -1. Diejenigen Fußgänger, die vom Hauptbahnhof, dem ÖPNV um Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage kommen (...), werden nach der vorliegenden Planung über eine Verlängerung der Passage direkt in das Untergeschoss und das Zentrum des Einkaufsquartier Sedelhöfe geführt. Auf dieser Ebene besteht keinerlei Durchgangsmöglichkeit zur Bahnhofstraße, so dass dort durch die geplante Art der</p>	<p>Der Vorwurf, die Stadt Ulm argumentiere auf unrichtigen Fakten, wird zurückgewiesen. Die Behauptung ist nicht haltbar.</p> <p>Der Einwander verkennt, dass die Sedelhöfe nicht das ansonsten gängige Konzept geschlossener, introvertierter Einkaufscenter repräsentieren, sondern in ihrer offenen Struktur mit vielfältigen Anknüpfungspunkten zu einem Teil der Stadt werden. Die nördliche Gasse dient also in erster Linie der Durchlässigkeit und einer verbesserten Fußgängeranbindung des Hauptbahnhof bzw. der ÖPNV-Drehscheibe an die nördliche Innenstadt und ist gerade kein isolierter Zugang in die Sedelhöfe!</p> <p>Bei der vorliegenden Planung geht es nicht darum, Fußgänger zu „führen“. Im Gegenteil: den Passanten werden unterschiedliche Möglichkeiten eröffnet, individuell einen Weg durch die Stadt aufzunehmen. Am Übergang aus der Bahnhofspassage ins Projektgebiet auf Ebene -1 erstreckt sich über etwa 50 % der Bewegungsfläche der Treppenaufgang, der aus dem Untergeschoss ans Tageslicht führt. Mit der avisierten zusätzlichen Rolltreppe im ehemaligen Kanalbett der Kleinen Blau wird sich das Verhältnis weiter zugunsten dieses Aufgangs verschieben. Nördlich der Treppenanlage führt eine Passage ins Untergeschoss des Projektgebiets. Aber auch hier endet der Besucher nicht etwa in einem geschlossenen Kaufhaus, sondern kann - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets seinen Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>Das aufgezeigte Szenario, die Haupterschließungsachse zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz könne infolge der Entwicklung der Sedelhöfe den Status als</p>
---	--

<p>Fußgängerführung jegliche Verteilung der Fußgängerströme (...) von vorneherein ausscheidet.</p> <p>c) Dies macht deutlich, dass der vorliegende Entwurf (...) bei realistischer Betrachtung auf der Basis zutreffender Fakten und Annahmen eine ausgeprägt einseitige Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt (...) vorsieht. Die Fußgängerströme (...) werden nach dieser Planung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt. Der damit verbundene erhebliche Wettbewerbsvorteil, für das neue Einkaufsquartier (...) liegt auf der Hand. Ebenso offensichtlich ist der andererseits mit dieser Wegeführung verbundene erhebliche Wettbewerbsnachteil für die in der Haupteinzelhandelsachse der Innenstadt ansässigen Einzelhändler (...). Die Befürchtungen (...), dass diese Achse letztlich ihren Status als 1a-Lage der Stadt Ulm einbüßen würde, sind somit nachvollziehbar und augenscheinlich berechtigt. (<i>Verweis auf nachzureichende Studie</i>)</p> <p>Damit begründet und verdeutlicht sich zugleich der Vorwurf gegenüber der Stadt Ulm, dass mit dem Baubeschluss des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes ein Missbrauch des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse (...) verbunden wäre. Dies wäre ein eklatanter Verstoß gegen die Verpflichtung der Stadt Ulm, sich bei der Bauleitplanung wettbewerbsneutral zu verhalten und den Wettbewerbsschutz des ortsansässigen Handels zu wahren, zu qualifizieren. Das Interesse unserer Mandanten an der Erhaltung der vorhandenen Erwerbschancen (...) wird durch derart gravierende Pflichtverletzungen der Stadt Ulm ganz erheblich beeinträchtigt.</p> <p>2. Öffentliche Belange</p> <p>Betroffen ist vorliegend gleichfalls der Belang der Wirtschaft. Die vorstehend bereits erwähnte Verpflichtung der Gemeinde, sich im Rahmen der Bauleitplanung wettbewerbsneutral zu verhalten, liegt selbstverständlich auch im öffentlichen</p>	<p>1a-Lage einbüßen, zeugt von einer offensichtlichen Fehleinschätzung der Ulmer Verhältnisse und wirft ein besonderes Licht auf das für sich beanspruchte Realitätsbewusstsein des Einwenders. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind die Schlagader der City und liegen in der Frequenzmessung bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 Einwohnern bundesweit mit Abstand auf Platz eins. Wie in kaum einer anderen vergleichbaren Stadt bündeln sich Passantenströme derart auf einer Achse. Infolge der Sedelhöfe wird es lediglich an einem der zahlreichen Zuläufe zu dieser Achse Veränderungen geben. Die Sedelhöfe sind zudem an zwei Stellen mit der Bahnhofstraße verknüpft, der Wechsel zwischen den etablierten und den neu hinzukommenden Einkaufslagen ist bruchlos möglich. Die Sedelhöfe sind also gerade dazu entwickelt worden, die bestehende 1a-Lage in Ulm zu erweitern und zu stärken!</p> <p>Die Entwicklung des Projektes Sedelhöfe folgt langfristigen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen und kann nur insoweit als Beeinflussung der Marktverhältnisse gewertet werden, als damit der Einzelhandelsstandort und die Versorgungsfunktion des Oberzentrums Ulm in toto gestärkt werden soll. Ein wettbewerbsverzerrender Missbrauch des Städtebaurechts ist dadurch in keiner Weise begründet; der Vorwurf wird entschieden zurückgewiesen. Die Argumentation des Einwenders legt vielmehr nahe, dass mit Hilfe des Instruments der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplans eine Veränderung der allgemeinen Wettbewerbssituation verhindert werden soll.</p> <p>Wie bereits mehrfach dergestalt gibt die vorliegende Planung keinen Anlass zu der Befürchtung, die Entwicklung der Sedelhöfe könne grob wettbewerbsverzerrende Effekte auslösen. Die überzeichnende und realitätsferne Darstellung des Einwenders der zu befürchtenden Effekte eignet sich nicht für eine sachliche Abwägung. Selbst wenn man</p>
---	--

<p>Interesse.</p> <p>(...)</p> <p>Im Falle der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfswerden die in der Bahnhofstraße/Hirschstraße vorhandenen Gewerbebetriebe nachhaltig darin behindert werden, ihren betrieblichen Bestand zu erhalten und die bestehenden Möglichkeiten, um einen konkurrenzfähigen Betrieb zu führen. Als weitere Folgen sind strukturelle Änderunegn des Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße in Gestalt von Verkleinerungen oder gar Schließungen von Gewerbebetrieben, Abwanderungen von Händlern zu anderen attraktiveren Standorten etc. zu erwarten. Folglich wird die vorliegende Planung selbstredend nicht der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen dienen; sie wird vielmehr das Gegenteil bewirken, nämlich den Grundstein für eine Arbeitsplatzvernichtung legen.</p> <p>III. Verletzung des Abwägungsgebotes</p> <p>1. Abwägungsgebot und Vorwegbindung der Gemeinde</p> <p>2. Vorwegbindung der Stadt Ulm gegenüber dem Investor</p> <p>Die Stadt behauptet, sie habe ihre planungsrechtlichen Befugnisse durch den Abschluss des Projektvertrages mit der MAB nicht eingeschränkt. Sie sei gegenüber dem Investor insbesondere nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplanes und auch nicht zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Daher bestehe keine Bindung durch Vorentscheidung. Der Gemeinderat habe die vorgebrachten Einwände und Stellungnahmen wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren abzuwägen. Dies ist unrichtig.</p> <p>a) Da sowohl unseren Mandanten als auch uns der Inhalt des Projektvertrages mit dem Investor nicht bekannt ist, vermögen wir zwar nicht zu beurteilen, ob dieser Vertrag tatsächlich keine der Stadt Ulm verpflichtenden Regelungen im Hinblick auf die Aufstellung eines Bebauungsplans und/oder auf bestimmte Festsetzungen im Bebauungsplan enthält. Selbst wenn man an dieser Stelle die diesbezügliche Darstellung der Stadt Ulm einmal als zutreffend unterstellt, ändert dies aber nichts daran, dass die Stadt Ulm ihre kommunale Planungshoheit durch den Abschluss des Projektvertrages jedenfalls faktisch nicht nur</p>	<p>die vom Einwender unter Punkt IV.4 angesetzten Zahlen zu Frequenzminderung und Umsatzrückgang ansetzen würde, die aus guten Gründen bezweifelt werden, hätte dies nicht entfernt die hier genannten Effekte.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt.</p> <p>Der Gemeinderat der Stadt Ulm war in allen Phasen des Vergabeverfahrens ordnungsgemäß eingebunden und hat sämtliche Vorgaben für das Projekt beschlossen: Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert. Der Gemeinderat war in seiner Entscheidungsbefugnis keinesfalls eingeschränkt.</p> <p>Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist</p>
---	---

<p>unerheblich eingeschränkt hat.</p> <p>Diese Beurteilung ergibt sich, wenn man die vorstehend dargestellten, von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze hier anwendet. Danach führen Vorentscheidungen, welche die Gemeinde vor dem für Abwägungsvorgang und Abwägungsentscheidung entschiedenen Zeitpunkt, also vor dem Abschluss des Planungsverfahrens trifft, im konkreten Fall vielleicht nicht rechtlich, in aller Regel zumindest aber faktisch zu einer erheblichen Bindung der Gemeinde. Die vorvertragliche Bindung gegenüber einem Investor für ein größeres Projekt bereits vor der Aufstellung eines Bebauungsplans hat nämlich regelmäßig zur Folge, dass bei einem Scheitern der Planung auch die vertraglichen Verpflichtungen des Investors entfallen. Es ist nicht ersichtlich, dass dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen wäre.</p> <p>Der sich zwangsläufig daraus ergebende Widerspruch zu den Anforderungen an das Gebot der gerechten Abwägung im Sinne eines umfassenden und ungebundenen Abwägungsvorganges und einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung am Ende des Planungsprozesses liegt auch vorliegend auf der Hand. Es kann hier daher auch keinerlei Rede von einem Verfahren und einer Abwägung wie in jedem anderen Bebauungsplan verfahren sein.</p> <p>b) Entscheidend für diese Beurteilung sind folgende Umstände:</p> <p><i>(wiederholte Beschreibung der Umstände)</i></p> <p>Demzufolge ist festzustellen, dass hier genau die Konstellation gegeben ist, mit der sich das Bundesverwaltungsgericht bereits im Jahr 1974 eingehend befasst und die vorstehend aufgezeigten Grundsätze entwickelt hat (Aufstellung eines Bebauungsplanes auf der Grundlage des Projektentwurfs eines künftigen Investors nach vorheriger vorvertraglicher Bindung gegenüber dem künftigen Investor).</p> <p>Der bei einer derartigen Konstellation typischerweise und zwangsläufig entstehende Konflikt zwischen der Effektivität einer Planung mit Hilfe von Vorentscheidungen und den Anforderungen an das Gebot der gerechten Abwägung im Sinne eines umfassenden und</p>	<p>also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung.</p> <p>Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p> <p>Ausführlich hierzu auch Spannowsky in ZfBR 2010, 429 ff. mit weiteren Nachweisen:</p> <p>"Die Rechtsprechung erkennt überwiegend an, dass ein Vertrag zur Steuerung eines größeren städtebaulichen Projekts oftmals eine Notwendigkeit darstellt und dass die vertragliche Abstimmung bestimmter Modalitäten, die die Zulässigkeit des zu planenden Projekts betreffen, im Vorfeld der Planung in der Regel nicht als unzulässige Verkürzung des Abwägungsvorgangs angesehen werden kann. Dabei kann nicht geleugnet werden, dass die Abwägung in Bezug auf zu planende Vorhaben durch finanzielle Bindungen (Planungs-, Erschließungs- und Folgekosten) ebenso</p>
--	--

ungebundenen Abwägungsvorgangs und einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung ist auch im vorliegenden Fall festzustellen. Ferner ist das damit regelmäßig verbundene Risiko, dass bei einer die Interessen des Investors nachteilig berührenden Abweichung der Bauleitplanung von seinem Projektentwurf auch die vorvertraglichen Verpflichtungen des Investors entfallen und dieser das Projekt womöglich insgesamt aufgibt, hier offenkundig in erheblichem Maße gegeben. Dies ist in aller Deutlichkeit daraus ersichtlich, dass die Vertreter des Investors bereits öffentlich erklärt haben, Änderungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes sowie insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage nicht zuzustimmen. Die Ernsthaftigkeit und hohe Bedeutung dieser Erklärung wird anhand der vom Investor angeführten Begründung erkennbar. Änderungen der vorgenannten Art zu akzeptieren, sieht sich der Investor nach seiner eigenen Darstellung nicht in der Lage, weil Basis der Konzeption sowie Grundlage der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Projektes Sedelhöfe das Gesamtgrundstück ist. Etwas anderes kommt aus Sicht des Investors nur dann in Betracht, wenn weitere geeignete Grundstücke – beispielsweise das Grundstück Bahnhofplatz 7 – zur Verfügung stehen würden. Dies wiederum ist nach den eigenen Aussagen der Stadt Ulm gerade nicht der Fall. Dazu hat diese wiederholt eingeräumt:

*(Zitate s. Originalschreiben)*

Eine etwaige Abwägungsentscheidung der Stadt Ulm, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage eine Änderung des Bebauungsplanentwurfes zur Folge hätte, würde demnach mit höchster Wahrscheinlichkeit letztlich zu dem Resultat führen, dass das für die Verwirklichung der Projektplanung des Investors erforderliche Baurecht nicht geschaffen werden würde, so dass der Projektvertrag vom 27.07.2012 nach eigener Aussage der Stadt Ulm nicht zur Ausführung käme. Die Projektrealisierung mit diesem Investor wäre damit gescheitert.

Dies veranschaulicht, dass der vorgenannte, im Rahmen der Abwägung zu bewältigende Konflikt hier sehr gravierend ist. Mit Rücksicht darauf, dass dieser Konflikt nach den von der höchstrichterlichen

beeinflusst wird, wie durch Bindungen, welche die Verkaufsflächen oder wie bei einem Einzelhandelsprojekt die Sortimentsstruktur des zu planenden Vorhabens betreffen. Ebenso wie finanzielle Bindungen durch öffentliche Interessen sachlich gerechtfertigt sein können, können auch Bindungen in Bezug auf die Art und das Maß des zu planenden Vorhabens durch öffentliche Interessen gerechtfertigt sein. Es ist insofern nicht zu beanstanden, wenn eine Gemeinde durch eine vertragliche Bindung im Vorfeld der Planung projektbezogene Abwägungsbelange in die nachfolgende planerische Abwägung transportiert und in ihrer Gewichtung verändert, um dadurch Rücksicht auf nachbargemeindliche Belange und Belange der Regionalentwicklung zu nehmen. Denn der Maßstab der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB räumt den Gemeinden einen gewissen Beurteilungsspielraum ein, der es erlaubt, die Belange im Vorfeld zu konkretisieren und zu gewichten, die sie ohnehin im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigen müsste, insbesondere in Bezug auf das gemeindliche Abstimmungsgebot. Die Grenze verläuft dort, wo die Gemeinde sich im Vorfeld der Planung zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt verpflichtet oder einen dauerhaften Planungsverzicht erklärt."

Der Bebauungsplan hat an wichtigen Stellen aus der erforderlichen Abwägung heraus bis zum Satzungsbeschluss erhebliche Änderungen erfahren, so insbesondere im Bereich der Andienung Sport Sohn. Diese inhaltliche Offenheit des Verfahrens widerlegt nach ständiger Rechtsprechung ebenfalls die unzulässige inhaltliche Vorwegbindung.

<p>Rechtsprechung entwickelten und vorstehend aufgezeigten Grundsätzen im Zweifel zugunsten einer von Bindungen freien Abwägungsentscheidung zu lösen ist, bleibt dem Gemeinderat keine andere Wahl: Er muss der Beschluss des Bebauungsplans auf der Grundlage des vorliegenden Planentwurfes ablehnen, wenn er dem Gebot der gerechten Abwägung Rechnung tragen und nicht sehenden Auges einen nichtigen Bebauungsplan schaffen will, was auch für den Investor nicht zielführend wäre.</p> <p>c) Als Fazit ist nach alledem festzustellen: Die Behauptung der Stadt Ulm, es gehe hier um ein Verfahren und eine Abwägung wie in jedem anderen Bebauungsplanverfahren, ist aus den vorgenannten Gründen schlicht absurd. Die Tatsache, dass die Stadt Ulm durch den Abschluss des Projektvertrages mit der MAB eine Vorwegbindung begründet und damit zugleich ihre Planungskohärenz einschränkt, den abschließenden Vorgang sachwidrig verkürzt sowie die Entscheidungsfreiheit sachwidrig eingeengt hat, ist aus den vorgenannten Gründen unbestreitbar. Die weitere Tatsache, dass vorliegend den Darstellungen der Stadt Ulm eine dem Abwägungsgebot zuwider laufende Vorwegbindung (schädliche Vorwegbindung) gegeben ist, ist offenkundig. Der Versuch der Stadt Ulm, diese Tatsachen mit der Begründung, in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin/ -verkäuferin stünden ihr umfangreiche Einflussmöglichkeiten zur Verfügung, so dass der Bebauungsplan bei Wahrung der städtischen Interessen im klassischen Verfahren durchgeführt werden könne, in Abrede zu stellen, ist offenkundig untauglich.</p> <p>In Anbetracht dessen,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dass dem Projektvertrag als Vertragsgrundlage die Projektplanung des Investors zugrunde liegt, die im Hinblick auf den Zuschnitt und/oder die Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage im Wesentlichen genau dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf entspricht,</li><li>- dass Vertreter des Investors bereits öffentlich erklärt haben, Änderungen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes im Hinblick auf den Zuschnitt des Projektes sowie insbesondere hinsichtlich der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe aus der Bahnhofspassage nicht zustimmen, und</li><li>- dass die Stadt Ulm dazu selbst erklärt hat, der Projektvertrag komme nicht zur Durchführung, wenn diese entscheide,</li></ul>	<p>Diese immer wieder von der Rechtsprechung aufgegriffene Abgrenzung zu einer unzulässigen Vorwegbindung findet sich u.a. auch in OVG Lüneburg, Beschluss vom 24. 3. 2009 - 1 MN 267/08:</p> <p>„Es wäre lebensfremd anzunehmen, eine Gemeinde könne einen Logistikpark oder ein ähnliches Großprojekt faktisch bindungs- und risikofrei angehen. Darin liegt immer zugleich ein finanzielles Wagnis, das ohne (auch) unternehmerisches Denken nicht in Grenzen gehalten werden kann. Wollte man bereits das Eingehen eines solchen Risikos für abwägungsschädlich halten, ginge dies nur um Preis, dass größere gemeindliche Planungen überhaupt nicht mehr möglich wären.“</p> <p>Das vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm. Vertragsgrundlage ist – wie mehrfach beschrieben - die als Anlage beiliegende Projektplanung. Diese war Grundlage für den Vorentwurf des Bebauungsplans im Stadium des Aufstellungsbeschlusses. Dass die Stadt sehr wohl eine gerechte Abwägung vorgenommen hat und sehr wohl willens und in der Lage ist, von dieser Planungsgrundlage infolge der im Bebauungsplanverfahren diskutierten Belange in begründeten Fällen abzuweichen, hat sie bereits gezeigt: Zum Auslegungsbeschluss erfuhr der Bebauungsplanentwurf eine ganze Reihe von Änderungen (Andienung Bahnhofstraße 16, Vergrößerung des Wohnanteils, Modifikationen am Treppenaufgang Bahnhofspassage usw.), die den Anregungen und der öffentlichen Diskussion im Rahmen des Verfahrens geschuldet sind und sowohl öffentliche/städtische Interessen aber eben auch private Belange berücksichtigen</p>
---	--

<p>da für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, ist nicht ersichtlich, welche angeblichen (nicht konkretisierten) Einflussmöglichkeiten als Grundstückseigentümerin/ verkäuferin der Stadt Ulm tatsächlich zur Verfügung stehen könnten, um mit dem beabsichtigten Bebauungsplan nicht nur die eigenen städtischen Interessen, sondern auch die Interessen unserer Mandanten als von der Planung Betroffene ohne Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung zu wahren.</p> <p>d) Darüber hinaus ist festzustellen, dass die von der Rechtsprechung aufgestellten und vorstehend dargestellten vier Anforderungen, die bei einer Bindung der Abwägung durch Vorentscheidung einzuhalten sind, damit ein auf der Grundlage eines vom künftigen Investor vorgelegten Projektentwurfs aufgestellter Bebauungsplan überhaupt unbedenklich sein kann, im vorliegenden Fall augenscheinlich nicht erfüllt worden ist.</p> <p>(...)</p> <p>Jedenfalls ist die dritte Voraussetzung hier nicht erfüllt, weil die vorgezogene Entscheidung nicht den Anforderungen genügt, die an sie zu richten wären, wenn sie als Bestandteil des abschließenden Abwägungsvorgangs getroffen würde. Da die vorgenannten drei Voraussetzungen schließlich kumulativ eingehalten werden müssen, ist somit auch diese vierte Anforderung hier nicht erfüllt. Nach der Rechtsprechung kann ein umfassender und ungebundener Abwägungsvorgang und eine von Bindungen freie Abwägungsentscheidung (...) nur erfüllt werden, wenn die Gemeinde die gerechte Abwägung vornimmt, bevor sie vertragliche Bindungen mit einem künftigen Investor eingeht und damit den Abwägungsvorgang verkürzt und ihre Entscheidungsfreiheit einschränkt. Die Stadt Ulm hat bei dem Einkaufsquartier Sedelhöfe mit dem künftigen Investor den Projektvertrag abgeschlossen, um sodann auf der Grundlage des vom künftigen Investor vorgelegten Projektentwurfs den vorliegenden Bebauungsplanentwurf aufzustellen. Wegen der mit dieser Vorabentscheidung verbundenen, zumindest faktischen Vorwegbindung hätte die Stadt Ulm folglich den gesamten Abwägungsvorgang (...) sowie die Abwägungsentscheidung ebenfalls in die Phase der Vorabentscheidung vorziehen müssen. Dies hat sie jedoch nach ihrer eigenen Darlegung nicht getan. In der</p>	<p>Die Stadt stellt die seitens des Einwenders geäußerte Einschränkung des Abwägungsvorgangs infolge vertraglicher Vorwegbindung aus bereits genannten Gründen in Abrede.</p>
--	---

<p>Beschlussvorlage GD 087/14, Seite 49, wird dazu ausgeführt:</p> <p>„Mit dem Aufstellungsbeschluss und dem Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Juni 2013 wurden das Bebauungsplanverfahren und damit ein mehrstufiger Abwägungsprozess nach BauGB eingeleitet; dieser ist erst mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen.“</p> <p>Demzufolge ist die Stadt Ulm also erst fast nach einem Jahr nach der erfolgten vertraglichen Vorwegbindung gegenüber dem künftigen Investor in den Abwägungsprozess eingetreten. Vor dem Hintergrund, dass der für Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis entscheidende Zeitpunkt der Abschluss des Planungsverfahrens ist, kann die von der Stadt Ulm bei der Vorwegbindung versäumte gerechte Abwägung nach diesseitiger Auffassung zwar nachgeholt werden. Wie nachstehend noch näher begründet wird, ist aber auch dies jedenfalls bis dato nicht geschehen.</p> <p>3. Fehlerhaftigkeit der Abwägungsentscheidung</p> <p>a) Abwägungsausfall als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p> <p>bb) Abwägungsausfall bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Die u.a. in der Beschlussvorlage GD 087/14, hervorgehobenen städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberziele der Stadt Ulm bestehen erklärtermaßen darin, mit der Ansiedlung des Einkaufsquartiers Sedelhöfe nicht nur das betroffene bahnhofsnahe Areal aufzuwerten, sondern zugleich die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts Ulm wie auch die bestehenden Einzelhandelslagen in der Ulmer Innenstadt zu stärken.</p> <p>Dabei war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass einerseits der Bahnhofstraße/Hirschstraße bis hin zum Münsterplatz als Haupterschließungsachse der Innenstadt, die aus der Sicht des Einzelhandels als 1a-Lage zu qualifizieren ist, eine besondere Bedeutung zukommt. Ferner war und ist sich die Stadt Ulm offensichtlich bewusst, dass andererseits die Verbindung vom Hauptbahnhof zu dieser Haupterschließungsachse im Sinne eines</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>Es ist korrekt, dass eine gute Anbindung der Bahnhofstraße an den Bahnhofplatz städtebauliches Ziel der Stadtplanung ist. Eine direkte Blick- und Wegebeziehung zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofplatz ist aus räumlichen und funktionalen Gesichtspunkten anzustreben. Es ist allerdings falsch – und geht aus den aufgeführten Zitaten nicht hervor –, dass die Funktionalität dieser Verbindung ohne diese direkte Beziehung nicht gegeben sei; der Status quo der vergangenen Jahrzehnte hat dies deutlich gezeigt.</p>
--	---

<p>Tors zur City gleichfalls besondere Bedeutung hat. Schließlich bestand und besteht bei der Stadt Ulm offenbar das Bewusstsein, dass diese Verbindung, wenn sie funktionieren und den erklärten städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Oberzielen gerecht werden soll, zwingend die Gewährleistung einer Blick- und Wegebeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Bahnhofstraße in vorzugsweise verbesserter Qualität, zumindest aber in der bisher vorhandenen Qualität erfordert. Dies verdeutlichen insbesondere folgende Äußerungen der Stadt Ulm:</p> <p><i>(Zitat aus Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012/ §22 sowie 5 Zitate aus Beschlussvorlage GD 087/14 siehe Originalschreiben)</i></p> <p>In dem Bewusstsein der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof als übergeordnetes städtebauliches Ziel wurde dem Stadtrat in der Sitzung vom 25.04.2012 erläutert:</p> <p><i>(Zitat aus Beschlussvorlage zu GD 157/12 siehe Originalschreiben)</i></p> <p>Vor diesem Hintergrund bleibt festzuhalten, dass die Stadt Ulm den sehr bedeutsamen Aspekt einer notwendigen guten und funktionierenden Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof bei der Ausschreibung des Projekts erkannt hatte.</p> <p>Die ausdrückliche Anforderung an die Bieter, zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglichst ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt vorgesehen wird, ist jedenfalls in dem Angebot der MAB Development Deutschland GmbH nicht erfüllt worden. Auch dies hatte die Stadt Ulm ausweislich der Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012 (§ 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe -) seinerzeit erkannt. Ein Ratsmitglied der CDU-Fraktion pries die Projektplanung der MAB Development Deutschland GmbH als „kein Projekt in Insellage“, sondern als solches an, das „hervorragend in die Innenstadt integriert werde“. Er vertrat die Ansicht, die Bahnhofstraße leide nicht darunter, dass man hier ein „intelligentes Scharnier am Eingang“ habe. Diese Beschreibung der Projektplanung, die bei wirtschaftlicher Betrachtung aus dem Blickwinkel des</p>	<p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>Gemäß der zitierten Beschlussvorlage GD 157/12 Seite 3 (Vergabebeschluss) wurde den Bietern die besondere Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Planung möglich ist ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahn und Stadt. Hintergrund der Formulierung war die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Ausschreibung und Verhandlung zum Areal Sedelhöfe noch keine Aussagen zur endgültigen Lage der neuen Passage gemacht werden konnten. Die gestellte Aufgabe wurde von MAB sehr wohl gelöst:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Planung der Sedelhöfe schließt an die bestehende Bahnhofspassage an.</li><li>- Künftige Anpassungen der Passage etwa im Sinne einer axialen Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz sind möglich, ohne dass das Projektgrundstück Sedelhöfe überhaupt tangiert würde.</li></ul> <p>Von einer Verfehlung übergeordneter Ziele kann also keine Rede sein.</p>
--	---

Investors zweifellos ein hervorragendes Erfolgsrezept darstellt, vermochte jedoch nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel dabei grundlegend verfehlt worden ist. Ratsmitglieder anderer Fraktionen bemerkten diese Problematik und forderten, diesen Punkt im weiteren Verfahren noch zu lösen. Dies verdeutlichen insbesondere folgende Äußerungen von Ratsmitgliedern der Fraktionen FWG, SPD und GRÜNE, mit denen die Problematik schon damals auf den Punkt gebracht wurde:

*(Zitat aus Beschlussvorlage Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012, § 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe, siehe Originalschreiben)*

Gleichwohl stimmten auch die anderen Fraktionen der Vergabe an die MAB Development Deutschland GmbH zu, und zwar offenbar im Vertrauen auf folgendes Verhandlungsergebnis:

*(Zitat aus Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 25.04.2012, § 22 Einkaufsviertel Sedelhöfe - Entscheidung über die Vergabe, siehe Originalschreiben)*

Eingelöst wurde die vorgenannte Zusicherung in der Folgezeit allerdings nicht. Die Erfüllung der städtebaulich sehr wichtigen Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als ausdrücklich übergeordnetes Ziel geriet in der Folgezeit sowohl bei dem Abschluss des Projektvertrages mit dem Investor als auch im Bebauungsplanaufstellungsverfahren vollständig aus dem Blick. Die Problematik der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die den städtebaurechtlichen Grundsätzen sowie den Belangen/Interessen des bestehenden Einzelhandels in der Ulmer Innenstadt, u. a. unseren Mandanten, eklatant zuwider läuft (Verstöße gegen das Gebot des gegenüber dem ortsansässigen Handel zu wahren Wettbewerbschutzes und gegen das Verbot des Missbrauchs des Städtebaurechts als Steuerungsinstrument zur Beeinflussung der Marktverhältnisse), findet sich in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf unverändert wieder. Dies dokumentiert einen schwerwiegenden Abwägungsfehler u.a. im Sinne eines Abwägungsausfalls.

Der Einwender stellt das bereits erwähnte Zitat in einen falschen Zusammenhang. Liest man die Textpassage in ihrem ursprünglichen Kontext, wird offensichtlich, dass darin allein darauf abgezielt wird, Änderungen/Anpassungen der Passagen auch für die Zukunft zu gewährleisten - zu einem Zeitpunkt, zu dem die Diskussion über die künftige Lage der Passage noch unklar war. Wie bereits dargestellt, erfüllt die vorliegende Planung diese Anforderung.

Über die fehlerhafte Herleitung der Argumente hinaus werden auch die daraus gezogenen Schlüsse in Abrede gestellt: Unabhängig von der städtebaulichen Perspektive etwa einer axialen Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz ist bereits die vorliegende Wegeverbindung eine gut funktionierende, die Interessen der Stadtplanung und der verschiedenen Handelslagen sorgfältig abwägende Lösung. Der Vorwurf eines missbräuchlichen Einsatzes des Städtebaurechts wird entschieden zurückgewiesen. Ein Abwägungsausfall ist in keiner Weise gegeben.

Die Argumentation der Stadt basiert u.a. auf einer gutachterlich verfassten zielgruppenorientierten Standortanalyse, einer

<p>Zur Begründung ihrer Auffassung, es läge kein Abwägungsausfall vor, führt die Stadt Ulm an:</p> <p><i>Zitate aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).</i></p> <p>Diese Argumente vermögen nicht zu überzeugen. Sie werden durch nichts unterlegt und qualifizieren sich als schlichte Behauptungen ins Blaue hinein. Denn die Stadt Ulm hat in dem Bebauungsplanaufstellungsverfahren die Abwägungsbeachtlichkeit und -erheblichkeit der schutzwürdigen Betroffenheiten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße, die gerade nicht nur geringfügig und in ihrem Eintritt nicht völlig unwahrscheinlich sind, völlig außer Acht gelassen. Den schon sehr frühzeitig, u.a. mit Schreiben vom 22.05.2013, von unseren Mandanten und im Übrigen auch von anderen Betroffenen vorgebrachten Bedenken und Einwendungen ist die Stadt Ulm unter Verkennung ihrer Verpflichtung, die betroffenen privaten Belange sorgfältig zu ermitteln und im Hinblick auf zukünftig betroffene Interessen hinreichende Prognosen zu erstellen bzw. erstellen zu lassen, nicht nachgegangen. Sie hat diese Bedenken und Einwendungen vielmehr schlicht als Spekulationen ohne nachvollziehbare Grundlage abgetan.</p> <p>a) Abwägungsdefizit als Abwägungsmangel</p> <p>aa) rechtliche Grundsätze</p> <p>bb) Abwägungsdefizit bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Unsere Mandanten sind von der Planung Betroffene. Die schutzwürdigen Interessen unserer Mandanten (das Eigentumsrecht der Grundstückseigentümerin und die Rechte am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der Warenhausbetreiberin) genießen Drittschutz.</p> <p>Die planungsbedingten Beeinträchtigungen der Interessen unserer Mandanten resultieren - wie bereits dargelegt - daraus, dass der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ auf der Ebene</p>	<p>gutachterlich verfassten Auswirkungsanalyse, auf einer raumordnerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Tübingen und nicht zuletzt auf eigenen stadtplanerischen Kompetenzen. Der Abwägungsprozess wurde intensiv und unter Einbeziehung aller abwägungsrelevanten Aspekte geführt. Der Vorwurf einer „Argumentation ins Blaue hinein“ verfehlt vollkommen.</p> <p>Der umgekehrte Fall ist richtig: In der Einwendung zum Auslegungsbeschluss, auf die sich der Einwender hier bezieht, wird ein Frequenzverlust in der Bahnhofstraße um deutlich mehr als 50% prognostiziert. Diese nicht weiter belegte und sachlich offensichtlich völlig überzogene Behauptung ist tatsächlich spekulativ. Ungeachtet dessen hat sich die Stadt, wie bereits mehrfach beschrieben, sehr wohl intensiv und frühzeitig mit der Frage auseinandergesetzt, wie das Projekt ins städtische Umfeld integriert und wie der Branchenmix in den Sedelhöfen zusammengesetzt werden muss, um den berechtigten Sorgen des bestehenden Einzelhandels Rechnung zu tragen.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Der Einwender hat diese Argumente bereits mehrfach wiederholt. Von einer erneuten Stellungnahme an dieser Stelle wird daher abgesehen. Die Belange und Interessen des Einwenders als Teil der örtlichen Händlerschaft wurden frühzeitig in die Abwägung eingestellt.</p>
---	--

<p>0 sowie erst recht auf der Ebene -1 bei realistischer Betrachtung auf der Basis zutreffender Fakten und Annahmen eine ausgeprägt einseitige Planung der Wegeführung im Bereich der Bahnhofspassage zugunsten des Einkaufsquartiers Sedelhöfe und zu Lasten der traditionellen Einkaufslagen der Ulmer Innenstadt, insbesondere zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße vorsieht. Die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage in die Bahnhofspassage werden nach dieser Planung absolut vorrangig, augenscheinlich gezielt, in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt. Mit dieser Wegeführung sind massive Wettbewerbsnachteile für die in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ansässigen Einzelhändler, u.a. für unsere Mandanten, verbunden. Dies wiederum wird gravierende nachteilige Folgen für unsere Mandanten haben (Wertverlust der Grundstückseigentümerin und Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin), welche oben unter Ziffer A. IV.4. im Einzelnen dargestellt sind. Die planungsbedingten Beeinträchtigungen unserer Mandanten stehen mithin in einem adäquat-kausalen Zusammenhang mit der Bauleitplanung. Diese betroffenen Belange/ Interessen unserer Mandanten sind folglich in die Abwägung einzustellen.</p> <p>Das Abwägungsdefizit begründet sich u.a. daraus, dass die Stadt Ulm unrichtige Tatsachen und Annahmen in die Abwägung eingestellt hat. Dies gilt insbesondere für die vermeintlich gleichmäßige Berücksichtigung der Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße und den vermeintlich weiterhin gegebenen Blickkontakt in die Bahnhofstraße. Dabei stützt sich die Stadt Ulm auf eine subjektive Sichtweise, der objektiv unrichtige Fakten und Annahmen zugrunde gelegt werden, was oben unter Ziffer B.II.1.b) bereits näher begründet worden ist. Auf dieser unzutreffenden Grundlage und damit unter Außerachtlassung der realistischen Gegebenheiten, die durch die geplante Wegeführung geschaffen werden sollen, wird die gravierende Benachteiligung des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße, also auch unserer Mandanten, von der Stadt Ulm in Abrede gestellt. Darin liegt ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials.</p> <p>Soweit die Stadt Ulm argumentiert, die</p>	<p>Ein Abwägungsdefizit infolge der Einstellung unrichtiger Tatsachen liegt nicht vor, das eingestellte Abwägungsmaterial ist zutreffend. Die Planung berücksichtigt sehr wohl die Bewegungsrichtung in die Bahnhofstraße; ein Blickkontakt zur Bahnhofstraße bleibt, wie ebenfalls bereits mehrfach dargestellt, bestehen.</p> <p>Wie bereits dargestellt, ist die offene und stark vernetzte Struktur der Sedelhöfe darauf ausgerichtet, bestehende Einkaufslagen zu erweitern bzw. zu stärken und somit gerade nicht dazu geeignet, Passantenströme auf Kosten bestehender Lagen abzuleiten. Der Einwander hält der Stadt Ulm eine subjektive Betrachtung des Sachverhalts vor und nimmt für sich in Anspruch, aus der Sicht des Einzelhandels zu sprechen. Richtig ist aber, dass der Einwander sehr subjektiv für einen ganz bestimmten Einzelhandelsstandort in der Bahnhofstraße argumentiert und andere Einzelhandelslagen mit anders gelagerten Interessen, wie etwa das Wengenviertel, ausblendet. Es ist aber gerade die Aufgabe einer umfassenden Abwägung, die Partikularinteressen aller Betroffenen</p>
--	--

<p>vorliegende Planung sehe am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die noch an der engsten Stelle eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweise und sich sowohl in Richtung der Sedelhöfe als auch in Richtung der Bahnhofstraße aufweite, liegt gleichfalls ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials vor. Hier hat die Stadt Ulm eine subjektive Betrachtung und Bewertung angestellt, bei der spezielle Anforderungen an eine einzelhandelsrelevante Verteilung von Passanten, die auf einzelhandelsspezifischen Erfahrungen beruhen, vollständig außer Acht gelassen wurden. Aus der Sicht des Einzelhandels werden diese Anforderungen durch die geplante Fläche nicht erfüllt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Weiterhin führt die Stadt Ulm ins Feld, die Sedelhöfe würden Teil der Stadtstruktur. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege der Sedelhöfe und deren vielfältige Anknüpfungspunkte an das bestehende Wegenetz würden die Besucher der Sedelhöfe bruchlos in die Bahnhofstraße bzw. in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Auch hierin liegt ein Verstoß gegen das Gebot der zutreffenden Ermittlung des Abwägungsmaterials. Die Betrachtung und Bewertung der Stadt Ulm widerspricht völlig den Erfahrungen des Einzelhandels, die auch bei diesem Punkt außer Acht gelassen worden sind. Die Erfahrungen des Einzelhandels im Hinblick auf eine einzelhandelsrelevante Erschließung lehren vielmehr, dass geleitete Baustrukturen die Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten. Berücksichtigt man in diesem Zusammenhang noch, dass mit der geplanten Wegeführung aus der Bahnhofspassage auf der Ebene 0 und erst recht auf der Ebene -1 eine völlig neue Wegebeziehung nahezu ausschließlich zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe geschaffen wird, ist die Kritik, die Sedelhöfe schlucken Passantenströme und verteilen diese lediglich intern weiter, nachvollziehbar und berechtigt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p>	<p>einzustellen. Im Unterschied zur interessengeleiteten Sichtweise des Einwenders hat die Stadt das Abwägungsmaterial sehr wohl zutreffend ermittelt. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Die Aussage des Einwenders, dass geleitete Baustrukturen die Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten würden, zeugt davon, dass das neuartige Konzept der Sedelhöfe offenbar missverstanden wurde. Passanten aus der Bahnhofspassage betreten nicht etwa die Räumlichkeiten eines Einkaufszentrums. Passanten betreten vielmehr öffentliche und faktisch offene Gassen, die zu den verschiedenen Bereichen der Ulmer City weiterleiten. Die Sedelhöfe unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht von anderen Nebenlagen entlang der Haupterschließungsachse Bahnhof-/Hirschstraße. Den Passanten bleibt die Wahl, ob sie ihren vorgefassten Zielen und Vorhaben folgend den individuell passendsten Weg durch die Stadt nehmen oder etwa eines der Geschäfte, sei es an der Bahnhofstraße oder in den Sedelhöfen, betreten. Auch in diesem Zusammenhang wird der Vorwurf, das Abwägungsmaterial sei nicht zutreffend ermittelt worden, zurückgewiesen. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Der Einwender fokussiert ausschließlich auf Passanten aus der Bahnhofspassage in Bewegungsrichtung von Westen nach Osten. Selbst, wenn man der Argumentation des Einwenders folgen und erhebliche Rückgänge der Passanten aus diesem einen Zufluss in der Bahnhofstraße in Betracht ziehen würde, wäre dies nicht dazu geeignet, die Sogwirkung der Achse Bahnhofstraße/Hirschstraße infrage zu stellen. Diese Achse wird von zahlreichen Zuläufen entlang des gesamten Innenstadtrings bedient und ist strukturell das Rückgrat der westlichen Innenstadt mit einer hohen Verbindungs-, Sammel- und Verteilerfunktion. Die Straße hat eine attraktive und stabile Einzelhandelsstruktur und im deutschlandweiten Vergleich mit</p>
--	--

<p>Das weitere Argument der Stadt Ulm, es sei davon auszugehen, dass das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, an der Sogwirkung dieser für die gesamte Innenstadt bedeutsamen Erschließungsachse nichts ändern werde, kann nur als Behauptung ins Blaue hinein gewertet werden. Eine Begründung bleibt die Stadt Ulm schuldig. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie die behauptete Sogwirkung ohne eine gute und funktionierende Verbindung vom Hauptbahnhof zur Bahnhofstraße und in Ansehung der hinzukommenden gezielten Lenkung der Passantenströme in die Sedelhöfe funktionieren soll. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die vorgenannte Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Stadt Ulm ihrer Verpflichtung zur vollständigen Ermittlung der betroffenen und widerstreitenden Belange nicht nachgekommen ist. Denn schon sehr frühzeitig, u.a. mit Schreiben vom 22.05.2013, von unseren Mandanten vorgebrachten Bedenken und Einwendungen ist die Stadt Ulm nicht nachgegangen. Sie hat diese vielmehr schlicht als Spekulationen ohne nachvollziehbare Grundlage abgetan. Dabei hat sie verkannt, dass es ihr im Rahmen ihrer Ermittlungspflichten obliegt, die betroffenen privaten Belange unserer Mandanten selbst sorgfältig zu ermitteln. Dieser Verpflichtung ist die Stadt Ulm nicht nachgekommen. Ferner hätte die Stadt Ulm hinreichende, plausible und schlüssige Prognosen über die zukünftigen Auswirkungen ihrer Bauleitplanung, also auch im Hinblick auf die zukünftig von der Planung betroffenen Interessen unserer Mandanten selbst vornehmen bzw. durch geeignete Sachverständige erstellen lassen müssen. Das heißt, es wäre Sache der Stadt Ulm gewesen, eine gutachterliche Analyse möglicher Veränderungen der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch den Bau des Einkaufszentrum Sedelhöfe, wie sie im Februar 2014 von der (Mandantin) gemeinsam mit weiteren betroffenen Einzelhändlern und dem Ulmer City Marketing e.V. in Auftrag gegeben worden ist, selbst zu beschaffen. Auch dieser Verpflichtung ist die Stadt Ulm nicht nachgekommen; selbst eine Beteiligung an der vorgenannten Beauftragung hat die Stadt Ulm abgelehnt.</p>	<p>Städten bis 250.000 Einwohner mit Abstand die höchste Passantenfrequenz (Aussage der Ulmer City Marketing e.V.).</p> <p>Der Einwender stellt Zitate in einen falschen Zusammenhang: Der Terminus „Spekulation ohne nachvollziehbare Grundlage“ wurde in einem ganz bestimmten, vorstehend erläuterten und begründeten Kontext verwendet und nicht etwa auf ein Schreiben vom Mai 2013 oder gar auf Einwendungen im Allgemeinen bezogen. Die Stadt hat hinreichende, plausible und schlüssige Prognosen über die Auswirkungen der Bauleitplanung vorgenommen und gutachterlich überprüfen lassen. Daraus ergeben sich keinerlei Hinweise, dass die Planung schädliche städtebauliche Auswirkungen oder gar existenzgefährdende Effekte generieren würde. Die Stadt hat die einzustellenden Belange hierzu vollständig ermittelt. Es ist allerdings nicht Aufgabe der Stadt, anhand irgendwie gearterter Frequenzprognosen, die in Anbetracht der Komplexität von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehren nicht zu belastbaren Zahlen führen können, Spekulationen Vorschub zu leisten. Aus diesem Grund hat sich die Stadt auch nicht an der Beauftragung der mittlerweile vorgelegten, in ihrer Aussagekraft zweifelhaften Studie der Ostfalia Hochschule beteiligt.</p> <p>Die Auswirkungsanalyse der GMA ist auch in diesem Zusammenhang insoweit hilfreich, als darin schädliche städtebauliche Auswirkungen und Umsatzverlagerungen in einem wettbewerbsverzerrenden oder gar existenzgefährdenden Ausmaß ausgeschlossen werden. Die wiederholte Unterstellung einer einseitigen Lenkung der Passantenströme wird auch in diesem Zusammenhang aus bereits vielfach erläuterten Gründen zurückgewiesen.</p>
--	---

<p>Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das vom Investor in Auftrag gegebene Gutachten der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH aus November 2012 („Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ im Oberzentrum Ulm“) in diesem Zusammenhang nicht hilfreich ist. Denn die geplante Fußgängerführung vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt und die Gestaltung der Zugangssituation des Einkaufsquartiers Sedelhöfe zu Lasten des bestehenden Einzelhandels in der Bahnhofstraße und der Hirschstraße sind nicht Gegenstand dieser Auswirkungsanalyse. Demgemäß enthält das vorgenannte Gutachten auch keine Aussage zu den schädlichen Auswirkungen, die aus der Veränderung und einseitigen Lenkung der Passantenströme für den bestehenden Einzelhandel in der Ulmer Innenstadt zu erwarten sind.</p> <p>Schließlich ist der Stadt Ulm vorzuhalten, dass sie sich anbietende und ernsthaft in Betracht kommende Planungsalternativen nicht in die Abwägung einbezogen hat. Insbesondere hat sie verkannt, dass tatsächlich weitere Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme - und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 - führen würden, bestehen. Damit hat die Stadt Ulm ihre Verpflichtung, ernsthaft in Betracht kommende Alternativen sachlich, unvoreingenommen und unparteiisch zu prüfen, verletzt. Zugleich hat sie die Pflicht verletzt, die vorgenannte tatsächlich bestehende und in Ansehung der besonderen Bedeutung einer guten und funktionierenden Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße objektiv vorzugswürdige Planungsalternative zu erarbeiten.</p> <p>Gemeinsam mit weiteren betroffenen Einzelhändlern in der Bahnhofstraße/Hirschstraße, der Industrie- und Handelskammer Ulm und dem Ulmer City Marketing e.V. hat die (Mandantin) mit Schreiben vom 22.05.2013 (nebst Anlagen 1 - 8) den Vorschlag „City Tor Ulm“ als Planungsalternative für die fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Ulm und der Ulmer Innenstadt vorgelegt. Gegenstand dieser Planungsalternative ist eine Bündelung der vom Hauptbahnhof Ulm</p>	<p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV.5. bereits ausführlich behandelt. Die Annahme, die Stadt habe keine Planungsalternativen in Betracht gezogen, ist falsch. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>Die Lage der Haltestelle wurde im Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung Bau und Umwelt im Rahmen der Vorbereitung des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz Ulm am 05.02.2013 (GD 010/13) beschlossen. Die sich daraus ergebenden funktionalen Auswirkungen für die Fußgängerquerung über den Bahnhofplatz wurden in der Stellungnahme zum Vorschlag „City Tor Ulm“ nachvollziehbar erläutert. Zusätzlich zu den beschriebenen, barrierefreien Furten an beiden Enden der</p>
---	--

<p>kommenden Fußgängerströme auf der Ebene 0 und die Schaffung einer großzügigen Eingangssituation zur Ulmer Innenstadt mit einer Orientierungsfläche, die im Gegensatz zu der vorliegenden Planung den Zwang zu einer bestimmten Wegeführung vermeidet.</p> <p>Diese Planungsalternative wurde in allen Alternativen und Varianten aus „funktionalen“ und „stadtstrukturellen“ Gründen abgelehnt. Die Ablehnung wird darauf gestützt, es seien verkehrstechnische Stellungnahmen eingeholt und städtebauliche Szenarien entwickelt worden, die allerdings nicht offengelegt worden sind. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, dass die vorgeschlagene Alternativplanung tatsächlich an der technischen Machbarkeit scheitern soll.</p> <p>Soweit sich die Stadt Ulm auf stadtstrukturelle Gründe berufen hat, greifen diese nicht durch. Dies gilt vor allem für das Argument, die vorgeschlagene Orientierungsfläche könne nicht akzeptiert werden, weil bereits ein großer urbaner Freiraum auf dem Bahnhofplatz bestünde. Dies ist nicht zutreffend. Zur weiteren Begründung dafür, dass die Ablehnung der Planungsalternative sachlich nicht nachvollziehbar ist, wird auf das als Anlage 3 in Ablichtung beigefügte Schreiben der (Mandantin) vom 05.05.2014 verwiesen.</p> <p>Wie oben unter Ziffer A. 5. b) bereits näher dargestellt und begründet worden ist, hat die Stadt Ulm nach eigener Bestätigung die Planung des Investors aus dem Vergabeverfahren als Grundlage für den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ übernommen und im Anschluss daran im Hinblick auf die Zugangssituation zu dem Einkaufsquartier Sedelhöfe keine weiteren Planungsalternativen untersucht. Tatsächlich bestehen jedoch weitere Planungsalternativen zur Gestaltung der Zugangssituation vom Hauptbahnhof Ulm in die Ulmer Innenstadt, die zu einer gerechten Verteilung der Passantenströme - und zwar insbesondere der Passanten in bzw. aus der Bahnhofspassage auf den Ebenen -1 und 0 - führen würden; aus <u>planerischer</u> Sicht ist es ohne Weiteres möglich, den diesseitigen - bereits mit Schreiben der (Mandantin) vom 22.11.2013 detailliert mitgeteilten - Einwendungen gegen die geplante</p>	<p>Haltestellen kann nach neueren Erkenntnissen wohl eine zusätzliche, nicht barrierefreie Quermöglichkeit im Bereich der Mittelzone der Haltestelle in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Die Stadt Ulm hat aktuell einen Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes durchgeführt und bereits einen Vergabebeschluss zugunsten des Wettbewerbssiegers gefasst (Sitzung am 24.06.2014, GD 214/14). Der heute stark verkehrsdominierte und unzulänglich gestaltete Straßenraum wird grundlegend erneuert und zu einem urbanen Freiraum umgestaltet.</p> <p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV.5.b bereits ausführlich behandelt. Die Annahme, die Stadt habe keine Planungsalternativen in Betracht gezogen, ist falsch. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV.5.b bereits ausführlich behandelt. Die Aussage, eine zusätzliche Fahrtreppe im Bereich des Kanals der „Kleinen Blau“, stelle keine realistische Option dar, ist falsch. Die Stadt befindet sich hier bereits in aussichtsreichen Verhandlungen. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p>
---	---

<p>Fußgängerführung auf der Ebene -1 und der Ebene 0 Rechnung zu tragen und den Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ entsprechend zu ändern.</p> <p>Bestätigt hat die Stadt Ulm damit im Übrigen auch, dass alle in der Beschlussvorlage vom 19.02.2014 (GD 087/14) und der Begründung des Bebauungsplanentwurfes in der Fassung vom 20.02.2014 geäußerten städtebaulichen Überlegungen, die unter Einbeziehung des Grundstückes und Gebäudes Bahnhofplatz 7 eine Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße an den Hauptbahnhof in Aussicht stellen, aus derzeitiger Sicht keine realistische Option darstellen. Dies gilt auch für den Planungsvorschlag Treppenaufgang Bahnhofspassage (Anlage 9 zu GD 087/14), der außerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Fahrtreppe im Bereich des Kanals der „Kleinen Blau“ vorsieht. Tatsächlich ist überhaupt nicht absehbar, ob und gegebenenfalls wann das Objekt Bahnhofplatz 7 für städtebauliche Zwecke zur Verfügung stehen könnte.</p> <p>c) Abwägungsfehleinschätzung als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p> <p>bb) Abwägungsfehleinschätzung bei dem Projekt Sedelhöfe</p> <p>Im Hinblick auf die vorstehend als Abwägungsmangel im Sinne eines Abwägungsdefizits angesprochenen Punkte liegt jeweils zugleich auch ein Abwägungsmangel im Sinne einer Abwägungsfehleinschätzung vor.</p> <p>Wenn schon das Abwägungsmaterial fehlerhaft zusammengestellt worden ist, weil unrichtige Tatsachen und Annahmen zugrunde gelegt, Sachverhalte und Belange nicht vollständig ermittelt und in die Abwägung eingestellt sowie sich anbietende und ernsthaft in Betracht kommende Alternativen nicht einbezogen worden sind, kann dies - wie hier - nur dazu führen, dass die jeweiligen Belange auch nicht objektiv zutreffend in ihrer Bedeutung berücksichtigt werden. Infolgedessen ist auch die anschließende Gewichtung der Belange natürlich nicht objektiv zutreffend erfolgt.</p> <p>d) Abwägungsdisproportionalität als Abwägungsmangel</p> <p>aa) Rechtliche Grundsätze</p>	<p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>Wie vorstehend dargelegt wurden weder das Abwägungsmaterial fehlerhaft zusammengestellt bzw. der Abwägung unrichtige Tatsachen und Annahmen zugrunde gelegt, noch wurden Sachverhalte und Belange unvollständig ermittelt oder ernsthaft in Betracht kommende Alternativen ignoriert. Die Gewichtung der Belange erfolgte sachlich und unvoreingenommen.</p> <p>allgemeine Darlegung der Rechtsgrundsätze, keine konkreten, abwägungsrelevanten Inhalte</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	---

bb) Abwägungsdisproportionalität bei dem Projekt Sedelhöfe

Die Stadt Ulm vertritt die Auffassung, die vorliegende Planung erreiche durchaus einen Interessenausgleich zwischen dem neuen Projekt und den Anliegern an der Bahnhofstraße. Zur Begründung führt sie an:

Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leite gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächere sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen würden. Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibe sehr wohl erhalten. Die weiter nach Osten gerückte Treppenanlage würde den Blickwinkel in Richtung Bahnhofstraße deutlich aufweiten. Dies sei eine wesentliche Verbesserung gegenüber der hinter das Gebäude Bahnhofstraße 7 zurückversetzten Treppenanlage im Bestand. Die geplante zusätzliche Rolltreppe an der Südseite des Treppenaufgangs würde die Situation noch weiter verbessern. Gegenüber dem aktuellen Zustand würde der Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt wesentlich verbessert durch eine neue Gasse, die den Bahnhofsplatz mit oberirdischer Fußgängerquerung mit der Bahnhofstraße verbindet und durch neue weiter östlich gelegene Fahrtreppen und eine sich fächerförmig zur Bahnhofstraße öffnende Treppenanlage.

Wie vorstehend bereits näher begründet worden ist, sind diese Behauptungen sämtlich nicht zutreffend. Eine Verbesserung der bestehenden Situation ist im Hinblick auf die Belange/Interessen unserer Mandanten nicht feststellbar. Im Gegenteil, durch die vorliegende Planung wird das Einkaufsquartier Sedelhöfe ungerechtfertigt und zu Lasten unserer Mandanten übermäßig begünstigt (Verstoß gegen das Gebot der Wettbewerbsneutralität der Bauleitplanung). Daher liegt auf der Hand, dass die vorgenannten Aspekte tatsächlich keinen Interessenausgleich zugunsten unserer Mandanten darstellen können.

Weiterhin argumentiert die Stadt Ulm, die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiere sich dabei an altstadt-typischen Querschnitten. Eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß werde in diesem neuen städtebaulichen Kontext abgelehnt.

Auch hier wiederholt der Einwender lediglich bereits vorgebrachte Argumente; diese wurden im Abschnitt A IV. bereits ausführlich behandelt. Ein Verstoß gegen die gebotene Wettbewerbsneutralität liegt nicht vor. Im Gegenteil: Die Sedelhöfe tragen dazu bei, dass neben den stark dominierenden Einkaufslagen Bahnhof- und Hirschstraße auch Nebenlagen wie etwa das Wengenviertel besser angebunden werden.

(Beschreibung/Zitierung)

Die Behauptung, das Ziel einer guten Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße bzw. die Wahrung des Wettbewerbschutzes würden gestalterischen Aspekten nachgeordnet, ist nicht korrekt. In der vorliegenden Diskussion geht es vorrangig nicht um gestalterische als vielmehr um stadtstrukturelle und funktionale Aspekte. Die geäußerte Ansicht, die Qualität der Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße hänge entscheidend von der Größe der Orientierungsfläche von dem Treppenaufgang ab, wird in Abrede gestellt. Die geplante Fläche am Ausgang der Treppenanlage ist ohne Frage groß genug, um die zu erwartenden Passanten bequem aufzunehmen. Wesentlich für die Orientierung ist dabei nicht die Größe der Fläche, sondern

<p>Angesichts der besonderen Bedeutung, welche eine gute Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße als städtebauliches und stadtentwicklungspolitisches Oberziel einerseits und zur Wahrung des Wettbewerbsschutzes des ortansässigen Handels in der wichtigen Achse Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits hat, ist bei objektiver Gewichtung keine Rechtfertigung dafür ersichtlich, diese Belange hinter die von der Stadt Ulm genannten gestalterischen Aspekte zurückzusetzen. Schließlich können die altstadt-typischen Querschnitte im gesamten Bereich des Einkaufsquartiers Sedelhöfe erhalten bleiben. Lediglich die in der Ebene 0 erforderliche Orientierungsfläche muss erweitert werden, um tatsächlich die notwendige Verteilerfunktion zu erhalten. Warum eine Zurücknahme der Gebäudekanten auf das ursprüngliche Maß in diesem neuen städtebaulichen Kontext aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar sein sollte, erläutert die Stadt Ulm nicht und ist auch nicht ersichtlich. Tatsächlich geht es der Stadt auch in diesem Punkt doch wohl darum, die Interessen des Investors nicht zu berühren, damit dieser nicht von dem Projekt abspringt.</p> <p>Als angeblichen Ausgleich zugunsten der Belange unserer Mandanten will die Stadt Ulm insbesondere ihre erklärte Absicht, das Grundstück bzw. Gebäude Bahnhofstraße 7 in die spätere endgültige Ausgestaltung der Verbindung zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße einzubeziehen, verstanden wissen. Sie stützt sich dabei auf Folgendes:</p> <p>Weitere Verbesserungen könnten nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden, weil die Achse Hauptbahnhof - Bahnhofstraße durch dieses Gebäude verlaufe. Dieses Schlüsselgrundstück befinde sich im Privateigentum und stehe trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt derzeit nicht zur Verfügung. Städtebauliches Ziel bleibe aber nach wie vor die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald sich neue Handlungsspielräume ergäben. Die gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof - Bahnhofstraße lasse sich also nicht im Zuge des Projekts Sedelhöfe realisieren, sondern müsse verschoben werden, bis die Immobilie Bahnhofstraße 7 zur Disposition stehe. Dazu hat die Stadt Ulm einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Zugangssituation angestrebt werden sollen:</p>	<p>deren räumliche Qualität. Die durch die Sedelhöfe definierten Raumkanten sind sehr klar und leiten in die Bahnhofstraße, in die zentrale Erschließungsgasse der Sedelhöfe oder auf den Bahnhofplatz weiter. Die stadträumliche Bedeutung des Bausteins am Übergang der Sedelhöfe in die Bahnhofstraße als ein wichtiges Bindeglied wurde in dieser Stellungnahme bereits mehrfach erläutert.</p> <p>(Beschreibung/Zitierung)</p> <p>Es ist korrekt, dass Lösungsvorschläge unter Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 der Mitwirkungsbereitschaft der dortigen Erbbauberechtigten bzw. Eigentümer bedürfen. Im Auftrag des Gemeinderats steht die Stadtverwaltung mit diesen seit geraumer Zeit in Verhandlung. Bezüglich der zusätzlichen Rolltreppe im aufgelassenen Bett der Kleinen Blau bestehen bereits sehr gute Aussichten für eine Einigung. Grundlegende Änderungen im Sinne einer Aufgabe des Bestandsgebäudes und Einbeziehung des Grundstücks in das Projektgebiet sind derzeit in der Tat nicht absehbar. Nichts desto trotz hat die Stadt das städtebauliche Ziel einer</p>
---	--

*Zitat aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).*

Dieser 3-Stufen-Plan kann schon deshalb keinen Ausgleich zugunsten der Interessen unserer Mandanten darstellen, weil die Stadt Ulm an anderer Stelle eindeutig klargestellt hat: „Das Gebäude Bahnhofplatz 7 kann auf absehbare Zeit weder angekauft noch verändert werden“ (Beschlussvorlage GD 087/14, S.56). Das heißt, es ist völlig offen, ob diese angestrebte Verbesserung der Zugangssituation überhaupt jemals realisiert werden kann und wann dies ggf. in Betracht kommt. Eine derartige Lösung ist für unsere Mandanten wie auch den sonstigen betroffenen Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße absolut unzumutbar. Denn, selbst wenn es der Stadt Ulm nach Jahren gelingen sollte, das Grundstück zu erwerben und die erklärten Absichten auch nicht aus anderen Gründen unmöglich geworden sein sollten, sind die gravierenden Schädigungen des Einzelhandels in der Bahnhofstraße/Hirschstraße inzwischen aber eingetreten, und zwar mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit unumkehrbar.

Im Übrigen stellt dieser Lösungsvorschlag einen eklatanten Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung dar. Danach ist es der Stadt Ulm gerade untersagt, durch ihre Planung neue Problemlagen zu schaffen, die weder im Plan selbst gelöst sind, noch sich durch andere, in jeder Hinsicht völlig ungewisse spätere Regelungen lösen lassen. Denn das Erfordernis, dass andere Lösungen außerhalb des Bebauungsplans nur dann zulässig sind, wenn die entsprechende Lösung auch tatsächlich möglich und sichergestellt ist, ist hier nach eigener Aussage der Stadt Ulm gerade nicht erfüllt.

Auch die weitere Argumentation der Stadt Ulm greift als angeblicher Ausgleich der Interessen unserer Mandanten nicht durch. Insbesondere trifft nicht zu, dass die Besucher der Sedelhöfe angeblich bruchlos in die umliegenden Quartiere weitergeleitet werden würden. Wie oben bereits begründet worden ist, werden die durch die Planung

axialen Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz formuliert; sie wird weiter auf dieses Ziel hinwirken und, sobald sich realistische Gelegenheiten zur Umsetzung des Ziels bieten, diese nutzen. Der Status quo der vergangenen Jahrzehnte hat zudem gezeigt, dass auch der bestehende Versatz zwischen Bahnhofspassage und Bahnhofstraße sehr wohl eine funktionstüchtige Verbindung herstellt. Das Neubauprojekt wirkt hier zusätzlich als Scharnier, welches den Ort wesentlich aufwertet und die Verbindungswege räumlich besser definiert. Insofern gibt es keine grundsätzliche Abhängigkeit vom Erwerb des Grundstücks Bahnhofplatz 7, um hier strukturelle und funktionale Verbesserungen zu erzielen.

In Anbetracht dessen werden also nicht, wie vom Einwender vermutet, etwa neue Problemlagen geschaffen; vielmehr wird ein problematisches, über die Jahre vernachlässigtes Quartier von Grund auf erneuert – mit positiver Ausstrahlung auf die angrenzenden Stadtfelder. Ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung liegt nicht vor.

Die Vermutung, Passanten würden gezielt in die Sedelhöfe geführt und zu einem ganz wesentlichen Teil intern verteilt, ist haltlos. Bereits die Wortwahl („in die Sedelhöfe“, „intern verteilt“) offenbart, dass der Einwender von grundlegend falschen Vorstellungen ausgeht. Die Sedelhöfe sind gerade kein geschlossenes Einkaufszentrum, in welches die Besucher hinein gehen und weiterverteilt werden. Die Gassen durch die Sedelhöfe sind offen und binden in der Tat bruchlos an die bestehenden Straßen und Wege an. Wie in anderen Einkaufsquartieren werden von diesen Gassen aus einzelne, voneinander unabhängige Geschäfte erschlossen. Eine interne Weiterverteilung ist somit ausgeschlossen. Die vorgesehene Nutzungsmischung und Differenzierung der Baukörper/Fassaden wird zusätzlich dazu beitragen, dass vielmehr der Eindruck eines neuen Stadtquartiers als der eines Einkaufszentrums entstehen wird. Zur Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in dieser Beschlussvorlage geantwortet.

<p>gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkten Passantenströme dort zu einem ganz wesentlichen Teil lediglich intern verteilt. Keineswegs kann es vor diesem Hintergrund gar als selbstverständlich angesehen werden, dass sich die Passanten vom Bahnhof kommend angeblich unterschiedliche Wege auf ihrem Weg durch die Stadt suchen sollen. Für einen geringen Teil der Passanten mag dies zutreffen, jedoch nicht für die Fußgängerströme aus der Bahnhofspassage, aus dem ÖPNV am Bahnhof und aus der neuen Tiefgarage. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Gleichfalls unzutreffend ist die Meinung der Stadt Ulm:</p> <p><i>Zitat aus der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss, GD 087/14, siehe Originalschreiben).</i></p> <p>Auch dies bedeutet tatsächlich keinen Interessenausgleich zugunsten unserer Mandanten. Dabei wird nämlich verkannt, dass diese Annahme den Erfahrungen und Erkenntnissen des Einzelhandels völlig zuwider laufen. Eine Verbindung zur Innenstadt besteht über sechs Ausgänge lediglich formal. Maßgeblich ist aber, dass hier an diesen Ausgängen eindeutige Sicht- und Wegeachsen in ausreichender Breite fehlen. Aus einzelhandelstechnischer Sicht ist nicht die Anzahl der Durchgänge relevant, sondern deren Lage, Sichtbarkeit, Dominanz und damit deren Attraktivität für die Passanten. Einzelhandelskunden folgen nicht vielfachen, sondern gut erkennbaren Wegeangeboten, die den vorgenannten Qualitätsanforderungen genügen. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auch zu diesem Punkt auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen.</p> <p>Verfehlt ist schließlich auch der Einwand, erhebliche Fußgängerströme kämen vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße. In dieser Bewegungsrichtung seien die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt, sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße. Die Parkhäuser Deutschhaus und Fischerviertel sowie das Parkhaus am Rathaus würden darüber hinaus weitere Passantenströme zur Bahnhofstraße und Hirschstraße erzeugen. Dieses Argument liegt schlicht neben der</p>	<p>Zunächst ist anzumerken, dass erfolgreicher Städtebau nicht zuvorderst den verhaltenspsychologischen Annahmen des Einzelhandels folgen kann, sondern vor Allem auf strukturellen, funktionalen und gestalterischen Überlegungen gründet. Ungeachtet dessen ist die Argumentation nicht dazu geeignet, eine Bevorteilung der Sedelhöfe zu konstruieren: In dieser Logik wären die Sedelhöfe mit den verhältnismäßig schmalen Zugängen und Gassen gegenüber der linearen, breiten und mit großzügigen Zuläufen vernetzten Bahnhofstraße deutlich im Nachteil. Im Übrigen geht es an der Realität vorbei zu glauben, die Besucher der Innenstadt würden quasi willenlos vorgezeichneten Mustern folgen. Ziel der Stadtplanung ist es, Möglichkeiten zu eröffnen und nicht Wege vorzuzeichnen.</p> <p>Der Einwander fokussiert sich ausschließlich auf einen einzigen Zulauf in die Bahnhofstraße und beschränkt seine Argumentation auf lediglich eine Bewegungsrichtung. Dies ist eine bewusste Verkürzung des Sachverhalts. Die Argumentation wird nicht stichhaltiger, indem bestimmte Umstände schlicht ausgeblendet werden.</p> <p>Die Vorwürfe werden zurückgewiesen. Die betroffenen Belange wurden sehr wohl nach dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit in die Abwägung eingestellt und sachlich begründet. Eine einseitige Begünstigung ist nicht gegeben.</p>
---	---

<p>Sache, weil es hier nicht um die genannten Passantenströme geht, sondern um diejenigen aus dem Bereich der Bahnhofspassage.</p> <p>Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Stadt Ulm die widerstreitenden betroffenen Belange bislang keineswegs in einer dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprechenden Weise miteinander zum Ausgleich gebracht. Vielmehr besteht eine klare Begünstigung der Belange des Investors, hinter dessen Interessen die Belange/Interessen unserer Mandanten und der sonstigen Einzelhändler in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ohne sachliche Rechtfertigung und ohne Interessenausgleich zurückgesetzt werden.</p> <p>1. Erheblichkeit der Abwägungsmängel</p> <p>Die im vorliegenden Fall bestehenden Abwägungsmängel sind nicht etwa nur unerheblich, sondern von erheblichem Gewicht. Die städtebaulich sehr wichtige Anforderung „geänderte Passage ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt“ als übergeordnetes Ziel der Stadtentwicklungspolitik, auf deren Einhaltung die Bieter bei der Ausschreibung eigens besonders hingewiesen worden sind, ist mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf grundlegend verfehlt worden.</p> <p>Die negativen Auswirkungen der ungelösten Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, insbesondere der durch die Planung deutlich verschlechterten Verbindung zur Hapterschließungsachse Bahnhofstraße/Hirschstraße sind gravierend. Darüber hinaus wirkt sich die geplante neue Wegeföhrung im Bereich der Bahnhofspassage, mit der die Fußgängerströme aus dem Hauptbahnhof, aus dem ÖPNV am Hauptbahnhof und aus der neuen Tiefgarage absolut vorrangig und gezielt in das Einkaufsquartier Sedelhöfe gelenkt werden, massiv zum Nachteil der in der Bahnhofstraße/Hirschstraße ansässigen Einzelhändler aus. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die noch nachzureichende wissenschaftliche Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften verwiesen. Auf der Grundlage des derzeitigen Bearbeitungsstandes der vorgenannten Studie, der unseren Mandanten von Herrn Prof. Dr. Jenne vorab mündlich mitgeteilt worden ist, sowie aufgrund allgemeiner Daten zu Passantenfrequenzveränderungen</p>	<p>Der Vorwurf einer mangelhaften Abwägung wird zurückgewiesen. Die nebenstehenden Argumente wurden bereits im Abschnitt B III 3. a) bb) entkräftet.</p> <p>Die Planung löst keine negativen Auswirkungen auf die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt aus. Die nebenstehenden Argumente wurden bereits in verschiedenen Abschnitten, etwa unter Kapitel A IV entkräftet. Zur Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle in dieser Beschlussvorlage geantwortet.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Gebot der gerechten Abwägung liegt aus den vorgenannten Gründen nicht vor. An der Rechtmäßigkeit des Bebauungsplans besteht kein Zweifel.</p>
--	--

<p>im Zuge neu angesiedelter Einkaufszentren in verschiedenen Städten Deutschlands ist davon auszugehen, dass unsere Mandanten bei einer Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes massive Nachteile (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) erleiden werden. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die obigen Darlegungen unter Ziffer A. IV. 4. verwiesen.</p> <p>2. Ergebnis: Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanentwurfes</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ verstößt auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung aus den vorgenannten Gründen in vielfacher Hinsicht und in erheblicher Weise gegen das in § 1 Abs. 7 BauGB normierte Gebot der gerechten Abwägung (zentrales Gebot rechtsstaatlicher Planung). Er ist daher rechtswidrig.</p> <p>3. Schadensersatzansprüche wegen Rechtswidrigkeit des Bebauungsplans</p> <p>Für den Fall, dass der Rat der Stadt Ulm den Bebauungsplan „Sedelhöfe“ auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung beschließen würde, wäre dieser wegen Verstoßes gegen das Gebot der gerechten Abwägung rechtsunwirksam. Für unsere Mandanten besteht die Möglichkeit, in diesem Fall die Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes im Wege eines Normenkontrollverfahrens gemäß § 47 VwGO durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg feststellen zu lassen. Dies kann ggf. Schadensersatzansprüche unserer Mandanten gegenüber der Stadt Ulm in beachtlicher Höhe wegen der erheblichen mit der Planung verbundenen wirtschaftlichen Nachteile (Umsatzverlust der Warenhausbetreiberin und Wertverlust der Grundstückseigentümerin) nach sich ziehen. Andererseits drohen in diesem Fall ggf. auch Schadensersatzansprüche gegenüber der Stadt Ulm von Seiten des Investors. Für diesen kann auf der Grundlage eines unwirksamen Bebauungsplanes kein wirksames Baurecht geschaffen werden. Die auf dieser Seite ggf. entstehenden Schäden dürften enorm sein, gleichgültig, ob der Investor im Falle der Durchführung eines Normenkontrollverfahrens die Realisierung des Projekts zurückstellt oder ob er das Projekt zunächst weiterführt und nach dem Abschluss des Normenkontrollverfahrens entsprechend dem Verfahrensergebnis</p>	<p>Das Szenario der Rechtsunwirksamkeit entbehrt einer reellen Grundlage; das Gebot der gerechten Abwägung wurde nicht verletzt.</p> <p>Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot liegt nicht vor. Das Szenario der Rechtsunwirksamkeit entbehrt einer reellen Grundlage.</p> <p>Der geschilderte Rechtsweg steht in jedem Bebauungsplanverfahren offen. Eine begründete Annahme, die gerichtliche Überprüfung des Bebauungsplanverfahrens könne sich als rechtsunwirksam erweisen, liegt nicht vor.</p> <p>Die Planung verursacht keinen unzulässigen Eingriff in den Wettbewerb. Das Projekt ist städtebaulich begründet, das Gebot der</p>
---	--

<p>ändert.</p> <p>C. Zusammenfassung</p> <p>I. Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ durch den Rat der Stadt Ulm auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung würde gegen das Abwägungsgebot verstoßen und wäre rechtswidrig. Der Bebauungsplan (Satzung) wäre in diesem Fall rechtsunwirksam.</p> <p>II. Die Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplanes kann auf Antrag unserer Mandanten in einem Normenkontrollverfahren gemäß § 47 VwGO durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg festgestellt werden. Gegebenenfalls könnte dies auch Schadensersatzansprüche gegenüber der Stadt Ulm zur Folge haben.</p> <p>III. Der Beschluss des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ auf der Grundlage der bisher vorliegenden Planung wäre hinsichtlich der Lenkung der Passantenströme vom Hauptbahnhof in die Innenstadt abwägungsfehlerfrei, wenn sich die Stadt Ulm wettbewerbsneutral verhalten würde, und die Passantenströme - wie eingangs beantragt - fair auf das geplante Einkaufsquartier Sedelhöfe einerseits und den bestehenden Einzelhandel in der Bahnhofstraße/Hirschstraße andererseits verteilt werden würden. Auf diese Weise würden die widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden.</p> <p>Anlage 3 zu Einwender 6: <u>Schreiben vom 05.05.2014</u></p> <p>1. Vorschlag „City Tor Ulm“</p> <p>2. Beschlussvorlage der Stadt Ulm, GD 198/13 vom 30.05.2013</p> <p>2.1 Verbundung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße /Zentrale Querung ÖPNV und</p>	<p>Wettbewerbseutralität ist nicht verletzt. Widerstreitende öffentliche und private Belange wurden in die Abwägung eingestellt und zu einem gerechten Ausgleich gebracht.</p> <p>Der Abschnitt 1 Vorschlag „City Tor Ulm“ erläutert erneut die Vorschläge, die Einzelhändler der Stadt Ulm unter dem Namen „City Tor Ulm“ zur Diskussion gestellt und im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in dieses Verfahren eingebracht haben. Diese Vorschläge wurden von der Stadt bereits im vorangegangenen Verfahrensschritt eingehend geprüft. Die Stellungnahmen zu Einwender 18 (s.o. Punkt 5.1) oder zum Schreiben der IHK (s.o. 5.2) befassen sich mit diesen Vorschlägen.</p> <p>Das Kriterium der funktionalen Umsetzbarkeit ist Grundvoraussetzung für die Planung. Insofern musste die Untersuchung der verkehrstechnischen Konflikte den weitergehenden Überlegungen vorangestellt werden. Der Gemeinderat hat sich per Beschluss eindeutig für die Alternative mit zwei ÖPNV-Bahnsteigen auf dem Bahnhofplatz ausgesprochen. Damit sind funktionale Grenzen gesetzt, die bei der Beurteilung von Alternativlösungen zu beachten sind. Das Thema der Passantenströme wurde seither im Rahmen dieser Grenzen intensiv diskutiert und im Bebauungsplanverfahren vielfach behandelt.</p> <p>Die Perspektiven für eine verbesserte Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage wurden bereits in einem 3-</p>
---	--

<p>MIV</p> <p>In der Beschlussvorlage GD 198/13 stellt man bei der Beurteilung der drei Planungsalternativen „Verbindung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße“ vor allem das Thema möglicher verkehrstechnischer Konflikte in den Vordergrund, die anhand vorhandener Regelwerke und Vorschriften und Gutachten berücksichtigt werden müssen. Auf einen Vorschlag zur Erarbeitung weiterer, verkehrskonformer Quellenalternativen oder auf einen Hinweis zur Notwendigkeit einer in diesem Falle zumindest erforderlichen, „gerechten Teilung“ der zentral ankommenden Passantenströme wird leider verzichtet.</p> <p>2.2 Veränderung von Positionen und Ausrichtung der Treppenanlage</p> <p>Der Hinweis in der Beschlussvorlage, dass man „eine Verbreiterung des Treppenaufgangs prüfe“, ist naheliegend, da – wie bereits oben beschrieben – privatrechtliche Bindungen zu beachten sind. Insgesamt bleibt aber unklar, was eine „spätere Lösung mit Bahnhofplatz 7“ vor dem Hintergrund der dann bereits geschaffenen Baulichkeiten bedeutet. Man sollte in Erfahrung bringen, welche Inhalte die Stadt Ulm bei einer realisierten Sedelhofbebauung unter einer späteren „Planung“ vorsehen will. Mit Akzeptanz der im Vorschlag „City Tor Ulm“ dargestellten Problematik ist es falsch, die privatrechtlichen Bedingungen zum Grund undeutlicher Terminaussage und unklarer, eventuell später umzusetzender Planungsinhalte zu machen. Auftrag an die Stadt Ulm muss vielmehr sein, eine Alternativplanung ohne Einbeziehung der privatrechtlichen Bindungen des Gebäudes „Bahnhofplatz 7“ voranzutreiben.</p> <p>2.3 Offene Stellungnahmen</p> <p>Die Beschlussvorlage GD 198/13 bleibt Antworten zu weiteren Aussagen des Vorschlags „City Tor Ulm“ schuldig. Damit</p>	<p>Stufen-Plan dargelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>– Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau zu erweitern. Die Aussichten für eine Einigung stehen diesbezüglich bereits sehr gut.</li><li>– Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.</li></ul> <p>Eindeutige Terminaussagen oder konkrete Alternativplanungen sind nicht möglich, da die Stadt hier nicht alleiniger Akteur ist, sondern auf die Mitwirkungsbereitschaft Dritter angewiesen ist. Mit der Planung der Sedelhöfe bleibt aber sichergestellt, dass eine axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz ohne Eingriff in das Projektgebiet möglich ist.</p> <p>Am Übergang aus der Bahnhofspassage ins Projektgebiet auf Ebene -1 erstreckt sich über etwa 50 % der Bewegungsfläche eine großzügige Treppenanlage, der aus dem Untergeschoss ans Tageslicht führt. Mit der avisierten zusätzlichen Rolltreppe im ehemaligen Kanalbett der Kleinen Blau wird sich das Verhältnis weiter zugunsten dieses Aufgangs verschieben. Nördlich davon führt eine Passage ins Untergeschoss des Projektgebiets. Aber auch hier endet der Besucher nicht etwa in einem geschlossenen Kaufhaus, sondern kann - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets seinen Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>Je nach Position des Passanten auf der</p>
---	---

<p>sind die nach meiner Einschätzung wichtigsten Ansatzpunkte für planerische Veränderungen in der GD 198/13 unberücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Anbindung von Basementzugängen Sedelhöfe auf Ankunftsebene -1</li><li>- Eingeschränkte Attraktivität einer sechs Meter überwindenden Treppe im Gegensatz zum alternativen Verbleib auf Ebene -1</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bevorzugte Sichtbeziehung Richtung Sedelhöfe auf der Ebene 0</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>- Veränderung der Sedelhofbebauung zur Schaffung eines größeren Platzes (großzügige Verteilerebene) vor den Sedelhöfen auf Ebene 0.</li></ul> <p>3. Beschlussvorlage der Stadt Ulm, GD 087/14 vom 19.02.2014</p> <p>Die Beschlussvorlage GD 087/14 geht mit den Inhalten des Vorschlags „City Tor Ulm“ deutlich detaillierter um als die Beschlussvorlage GD 198/13, im Endergebnis werden Sachverhalte von Seiten der Stadt Ulm allerdings kaum belegt, sondern bleiben zumeist subjektive Meinung.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- (Seite 50) Ebenso wie schon in der</li></ul>	<p>Treppenanlage liegt die Sichtbeziehung in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße näher. Der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße bleibt gewährleistet. Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner.</p> <p>Ausschlaggebend für die Orientierung ist nicht die Größe einer Verkehrsfläche, sondern die klare Struktur ihrer Raumkanten. Die räumlich sehr klar strukturierte Verteilerfläche am Ausgang der Bahnhofspassage gibt dem Passanten Orientierung, um dem persönlichen Vorhaben oder Ziel entsprechend den individuell geeignetsten Weg durch die Stadt einzuschlagen.</p> <p>Die vorgelegte Planung offeriert einen gegenüber der Bestandssituation wesentlich verbesserten Zugang in die anschließenden Stadtfelder; die Sedelhöfe bilden quasi das Scharnier, das die Bahnhofspassage etwa mit der Bahnhofstraße, der Sedelhofgasse oder der Mühlengasse zusammenführt. Insofern würde selbst ohne Umsetzung der avisierten Zusatzmaßnahmen (3-Sufen-Plan) die westliche Innenstadt von der Planung profitieren. Zur weiteren Optimierung der Zugangssituation - insbesondere zugunsten der Bahnhofstraße - hat der Gemeinderat die Verwaltung damit beauftragt, mit den Eigentümern bzw. den Erbbauberechtigten des Objekts Bahnhofplatz 7 in Verhandlung zu treten, um eine Vereinbarung über die Ausweitung der Treppenanlage der Bahnhofspassage in den aufgelassenen Kanal der Kleinen Blau zu schließen. Dies ist bereits erfolgt; hier gibt es bereits positive Signale. Dass die angestrebte Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz unter Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 prinzipiell möglich ist, bedarf</p>
--	---

<p>Beschlussvorlage GD 198/13 werden „Versuche einer Verhandlung mit den Eigentümern Bahnhofplatz 7“ in den Vordergrund gestellt. Konkrete Planungen zu einer Veränderung von Aufgang und Platzgestaltung werden nicht in Aussicht gestellt. Es wird im Gegenteil dargestellt, dass die Planung (wörtlich) „verschoben werden muss“. Wie bereits oben dargestellt bleibt die Stadt hier den Beleg schuldig, ob eine Verbesserung der Situation – selbst bei Lösung der privatrechtlichen Vorgaben – baulich später überhaupt noch möglich wäre. Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, dass auch eine spätere Herstellung der Situation mit der Folge einer zunächst langjährigen Einschränkung der Sicht- und Wegeachsen für den weiteren Einzelhandel der Stadt Ulm nicht akzeptabel wäre. Erfahrungsgemäß haben sich Kundenströme dann bereits verlagert und zu einer nachhaltigen Veränderung des Kundenverhaltens geführt. Richtig wird von Seiten der Stadt Ulm betont, dass die Stadtstruktur an dieser Stelle eine (wörtlich) „gewünschte axiale Beziehung Hauptbahnhof – Bahnhofstraße“ benötigt. Dadurch wird deutlich, dass der Stadt Ulm die Bedeutung dieser „Achse“ ebenso bekannt ist wie deren Fehlen nach Umsetzung der vorliegenden Planung. Auf Seite 51 wird beschrieben, (wörtlich), „dass das konkret anstehende Projekt Sedelhöfe die gewünschte axiale Beziehung nicht behindert“. Es heißt weiter, (wörtlich) „dieses städtebauliche Ziel bleibt durch die vorliegende Planung unberührt“. Es handelt sich mit dieser Aussage um eine unbelegte, subjektive Darstellung.</p> <p>– (Seite 51) Die von Seiten der Stadt genannten, zu beachtenden und planerisch zu berücksichtigenden Vorschriften zur Haltestellensituation Friedrich-Ebert-Straße sind richtig. Die vielfältigen Vorgaben zu Bahnsteiglängen, behindertengerechten Rampenausführungen und Übergangslängen sind aus anderen Fällen bekannt (s. auch oben unter Punkt 1.4)</p> <p>Die im weiteren angeführte Aussage, dass der Vorschlag auch aus (wörtlich) „stadtstrukturellen Gründen“ abzulehnen sei, ist nicht nachvollziehbar. Dass als Grund für diese Ablehnung ausgerechnet ein (wörtlich) „großer urbaner Freiraum</p>	<p>keines gesonderten Belegs, sondern ergibt sich schlicht aus der Geometrie der Grundstücke. Eine solche axiale Verlängerung der Bahnhofstraße tangiert – ganz objektiv - das Projektgrundstück der Sedelhöfe nicht. Der Vorwurf, das Projekt Sedelhöfe sei für das Fehlen dieser Achsbeziehung verantwortlich, negiert die liegenschaftlichen Realitäten.</p> <p>Der Stadt ist durchaus bewusst, dass der Bahnhofplatz in seinem heutigen Zustand große funktionale, räumliche und gestalterische Defizite aufweist. Die Stadt hat daher jüngst einen Realisierungswettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, den Platz grundlegend aufzuwerten. In seiner Sitzung am 24.06.2014 hat Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt den Vergabe-Beschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren Bahnhofplatz gefasst (GD 214/14). Der Entwurf des Wettbewerbssiegers lässt bereits gut erkennen, dass der Bahnhofplatz künftig tatsächlich die Funktion eines großzügigen Entrées in die Innenstadt erfüllen kann. Die Sedelhöfe sind in diesem Kontext zu bewerten. Der Verweis auf stadtstrukturelle Gründe, die aus Sicht der Verwaltung gegen einen zusätzlichen Platz in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhofplatz sprechen, ist also berechtigt und wird aufrecht erhalten.</p> <p>Die Sedelhöfe sind bereits Teil der kleinteilig strukturierten City. Hier geht es darum, attraktive Gassen und Raumfolgen zu schaffen, die sich in die Eigenart der innerstädtischen Umgebung einfügen, die Vernetzung der Wegebeziehungen fördern und Orientierung schaffen. Dies leistet der vorliegende Entwurf mit klaren, den Bestand ergänzenden Blockkanten und einer offenen</p>
---	--

<p>auf dem Bahnhofplatz“ bestünde, ist nicht zutreffend. Es geht – wie bereits mehrfach gesagt – nicht um die Herstellung eines großen städtischen Platzes allein. Es geht um einen städtischen Orientierungsraum, der dem ankommenden Passanten die gleichberechtigte Wahl des von ihm einzuschlagenden Weges in die Stadt erlaubt.</p> <p>Umgekehrt kann man sogar sagen, dass Übergänge von der ÖPNV-Drehscheibe Richtung Bahnhofstraße verzichtbar wären, wenn es einen großen Bahnhofspatz in diesem Sinne tatsächlich gäbe. Das ist bei der vorliegenden Planung der Sedelhöfe leider nicht der Fall.</p> <p>Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist die auf Seite 51 unten aufgeführte Behauptung einer (wörtlich) „Vorrangstellung der Bahnhofstraße als Hauptzugang in die Innenstadt“. Hier scheint die Realität ins Gegenteil verkehrt zu sein. Auch hierbei handelt es sich um eine nicht nachvollziehbare und in keinem Argument belegte Aussage.</p> <p>– In den Ausführungen auf Seite 52 (oben) wird dargestellt, dass die Sedelhöfe (wörtlich) „an sechs Stellen an die angrenzenden Stadtfelder anknüpfen und Passanten in die bestehenden Einkaufslagen übergeleitet werden“. Dieser Aussage muss man aus einzelhandelstechnischer Sicht deutlich widersprechen. Eine Verbindung besteht hier nur aus formaler Sicht. Eine Anbindung in einer für den Einzelhandel wirksamen Art ist dies nicht. Hier fehlen eindeutige Sicht- und Wegeachsen in ausreichender Breite. Nicht die Anzahl von Durchgängen ist hier wichtig, sondern deren Lage, Sichtbarkeit, Dominanz und damit Attraktivität für den Passanten. Der angebliche Beleg einer „sechsfachen Anbindung“ ist gleichzeitig deren Leugnung. Einzelhandelskunden folgen nicht vielfachen, sondern einfachen, gut erkennbaren Wegeangeboten. Im Weiteren mag diese allen Einzelhändlern bekannte Tatsache auch von der Studie von Prof. Jenne belegt werden.</p> <p>– Die auf Seite 52 (oben) dargestellte „weitere Rolltreppe“ als (wörtlich) „Ausgleich“ zum Frequenzverlust ist als</p>	<p>Erschließung in besonderer Weise. Gerade durch die für Ulmer Nebenlagen typische Kleinteiligkeit wird die Vorrangstellung der wesentlich breiteren und linearen Achse Bahnhof-/Hirschstraße nicht infrage gestellt.</p> <p>Der Einwander scheint davon auszugehen, dass der typische Besucher die Innenstadt ohne Ortskenntnis betritt. In Anbetracht etwa des hohen Anteils an Tagespendlern ist diese Annahme nicht zutreffend. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass ein Großteil der Besucher die Stadt vom Bahnhof kommend mit konkretem Vorhaben und festem Ziel betritt. Die intensive Veknüpfung der Sedelhöfe mit den umliegenden Stadtfeldern eröffnet jedem Besucher die Möglichkeit, den individuell geeigneten Weg durch die Stadt zu wählen. Ziel ist also vielmehr die Vernetzung von Stadtfeldern als die Kanalisierung von Besucherströmen. Eine Stadtplanung, die sich der „einzelhandelstechnischen“ Sichtweise folgend vorwiegend auf Sicht- und Wegeachsen mit dem Ziel der Kundenführung stützt, würde das Gebot der Abwägung öffentlicher und privater Belange grob missachten. Auf die Studie der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle Bezug genommen.</p> <p>Wie bereits dargestellt steht die Stadt im Auftrag des Gemeinderats mit den betroffenen Grundstückseigentümern und Erbbauberechtigten in konkreten Verhandlungen. Über die Aussagekraft frequenztechnischer Prognosen wird im Zusammenhang mit der Studie der Ostfalia Hochschule Stellung bezogen.</p> <p>Selbstverständlich bleibt der Blickkontakt vom Ausgang der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße gewährleistet! Zwischen dem Ausgang der Treppenanlage und der Bahnhofstraße liegen gerade einmal 15-20 m Entfernung! Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnhofstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnhofstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnhofstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner. Die Fokussierung des Einwenders auf frequenztechnische Wirksamkeit mag aus den individuellen Interessen heraus verständlich sein, wird dem städtebaulichen Anspruch an</p>
---	---

<p>Unterstützung für die ansonsten an dieser Stelle verlagerte Frequenz unwahrscheinlich und bleibt insofern ebenfalls eine unbelegte Behauptung. Eine frequenztechnische Bewertung oder Begründung für diese Aussage muss von Seiten der Stadt nachvollziehbar dargestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gleiches gilt für die auf Seite 52 (Mitte) dargelegte Aussage, (wörtlich) „Die Blickbeziehung vom Treppenaufgang in die Bahnhofstraße bleibt sehr wohl erhalten“. Auch hierzu ist zu wiederholen, dass architektonische Sichtbeziehungen nicht automatisch auch frequenztechnisch wirksam sind. Auch in diesem Fall handelt es sich um eine Aussage, die im Sinne einzelhandelsrelevanter Notwendigkeiten nicht weiter belegt ist und so lange argumentativ unwirksam bleibt. Auch in diesem Fall mag die Tatsache von der Studie von Prof. Jenne belegt werden.</li> <li>- Bei der auf Seite 52 (unteres Drittel) angegebenen (wörtlich) „großzügig zur Bahnhofstraße geöffneten Treppenanlage“ handelt es sich um eine weitere subjektive Aussage ohne nachvollziehbaren Beleg. Von der Stadt darzustellen wäre, was diese Treppenanlage im Sinne bekannter Einzelhandelsanforderungen großzügig sein lässt.</li> <li>- (Seite 53 oben) Hier wird dargestellt, dass zur Beurteilung der Vorschläge „City Tor Ulm“ „verkehrstechnische Stellungnahmen“ eingeholt und städtebauliche Szenarien“ entwickelt wurden. Sofern es sich bei den verkehrstechnischen Stellungnahmen nicht um Erläuterungen zur Gestaltung der Bahnhaltstellen handelt, sollte man um die Übergabe dieser Stellungnahmen bitten. Auch die Einsichtnahme in die erwähnten „städtebaulichen Szenarien“ wäre von Interesse. Voraussetzung für eine Bedeutung dieser Szenarien müsste allerdings sein, dass einzelhandelstechnische Aspekte ausreichend Berücksichtigung gefunden haben. Ein Vergleich dieser „städtebaulichen Szenarien“ mit der Studie von Prof. Jenne sollte von Interesse sein und zu aussagefähigen Ergebnissen führen.</li></ul>	<p>das Projekt aber nicht gerecht.</p> <p>Ein Planungsvorschlag für die Treppenanlage liegt abei (s. Anlage 11).</p> <p>Bei dem Terminus „verkehrstechnische Stellungnahmen“ handelt es sich tatsächlich um die bereits dargelegten Aussagen der SWU zu den Rahmenbedingungen infolge der Straßenbahnplanung. Die „städtebaulichen Szenarien“ wurden im Zusammenhang mit der zitierten Stellungnahme zum Vorschlag „City Tor Ulm“ erläutert. Städtebauliche Szenarien unter Einbeziehung des privaten Objektes Bahnhofplatz 7 sind spekulativ und angesichts ungenauer Perspektiven und Rahmenbedingungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht für einen öffentlichen Diskurs geeignet.</p> <p>Neben der bereits beschriebenen Absicht, die Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz durchzubinden, stehen die übergeordneten städtebaulichen Ziele im Zusammenhang mit dem breit angelegten Stadtentwicklungsprojekt citybahnhof ulm. Dieses Projekt wurde in allen Phasen intensive kommuniziert und öffentlich diskutiert. Dieser Informations- und Dialogprozess wird auch künftig zu jedem weiteren Meilenstein fortgesetzt. Für das Projekt wurde eigens eine Webseite eingerichtet. Unter <a href="http://www.citybahnhofulm.de">www.citybahnhofulm.de</a> sind umfangreiche Informationen abrufbar.</p> <p>Die Einschätzung, die Verbindung verkehrstechnischer und einzelhandelstechnischer Anforderungen sei nicht gelungen, wird ausdrücklich nicht geteilt. Im Gegenteil: Es zeichnet den vorliegenden Entwurf in besonderer Weise aus, dass unter Berücksichtigung der komplexen verkehrstechnischen Anforderungen durch MIV und ÖPNV vielfältige Verbindungen zwischen Bahnhofplatz und Ulmer City geschaffen werden konnten:</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"><li>- Auf Seite 71 (ganz unten) wird dargestellt, dass eine Maßgabe der Stadt Ulm sei, dass beim Projekt Sedelhöfe (wörtlich) „übergeordnete Ziele der Stadtplanung nicht behindert werden“. Es wäre durch die Stadt Ulm zu präzisieren, welche „übergordneten städtebaulichen Ziele“ hier gesetzt wurden und insbesondere, ob – und wenn ja warum – diese Ziele einzelhandelstechnischen Belangen übergeordnet wurden.</li> <li>- Weiter in der gleichen Passage Seite 71 (ganz unten) wird ausgesagt, dass (wörtlich) „das Projekt Sedelhöfe von Beginn an eng in das Gesamtprojekt City-Bahnhof eingegliert und auf die übergeordneten Ziele abgestimmt wurde“, Auch hierzu wäre interessant, diese „übergeordneten Ziele“ zu kennen. Hier ist insbesondere von Interesse, warum eine Verbindung verkehrstechnischer und einzelhandelstechnischer Anforderung nicht gelungen ist und ob und an welchen Stellen die Bauplanung der Sedelhöfe mit übergeordneten Zielen der Citybahnhofsplanung korrespondiert.</li> <li>- Das auf Seite 72 (2. Passage) dargestellte (wörtlich) „zentrale Planungsziel einer durchgehenden Wegeverbindung auf Ebene -1“ ist vor dem Hintergrund der oben beschriebenen verkehrs- und sicherheitstechnischen Voraussetzungen nachvollziehbar und widerspricht dem Vorschlag „City Tor Ulm“ nicht, wenn eine direkte Centererschließung im Basement ersetzt wird durch eine Erschließung über den mehrfach beschriebenen Verteilerplatz auf „Ebene 0“, der eine gleichberechtigte Verbindung zu allen Teilen der Ulmer Innenstadt ermöglicht.</li> <li>- Die auf Seite 73 (unteres Drittel) – (wörtlich) „ im Proketvertrag ausgehandelte Lösung einer Verbindung Bahnhof – Fußgängerzone mit mindestens der heutigen Qualität sowie verbesserter Sichtbarkeit von der Bahnhofstraße aus“ ist ausdrücklich zu begrüßen und wird in diesem Sinne auch</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eine Fussgängerpassage, die in weiteren Baubchnitten bis ins Dichterviertel fortgesetzt werden soll,</li><li>- zwei neue, barrierefreie Fußgängerüberwege an den Enden der Bahnsteige,</li><li>- ein zusätzlicher (nicht barrierefreier) Überweg etwa in Mitte der Bahnsteige.</li></ul> <p>All diese Verbindungen finden auf der Innenstadtseite ihre Fortsetzung und leiten in die verschiedenen Bereiche der Ulmer City weiter.</p> <p>Wie etwa der Begriff „Centererschließung“ nahelegt, gründet der Einwender seiner Kritik auf unzutreffenden Voraussetzungen: Bei den Sedelhöfen handelt es sich eben gerade nicht um ein konventionelles Einkaufcenter, sondern um ein offenes, gemischt genutztes Quartier mit Einzelhandelsschwerpunkt. Auch im Basement betritt man nicht etwa eine in sich geschlossene Einheit, sondern kann – ohne auch nur ein Geschäft zu betreten – über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets seinen Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>(s.o.)</p> <p>Das Erschließungssystem der Sedelhöfe besteht aus Gassen, Kreuzungen und räumlichen Aufweitungen; es unterscheidet sich in dieser Hinsicht nicht von anderen kleinteilig strukturierten Quartieren in der Ulmer Innenstadt. Es geht hier gerade nicht um „geleitete Baustrukturen“ im Sinne einer Kanalisierung von Kundenströmen oder das Betreten von „Räumlichkeiten“. Vielmehr führt das Erschließungssystem der Sedelhöfe Wege aus den umliegenden Stadtfeldern im Quartier fort und verknüpft diese miteinander. Der Passant hat somit die Freiheit, sich für einen individuell geeigneten Weg in die Innenstadt zu entscheiden.</p>
--	--

<p>von den Verfassern der Initiative „City Tor Ulm“ eingefordert. Den Beleg über die Erfüllung dieses „projektvertraglichen Ziels“ hat die Stadt indes noch zu erbringen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auf Seite 73 (ganz unten) wird das Missverständnis der Stadt Ulm zur Qualität einzelhandelsrelevanter Erschließung noch einmal sehr deutlich. Hier werden (wörtlich) die „inneren Erschließungswege (der Sedelhöfe) als Teil der Stadtstruktur angesehen, mit der die Besucher in die umgebende Stadtstruktur weitergeleitet werden“. Diese Annahme widerspricht vollständig den Erfahrungen des Einzelhandels, nachdem solche „geleiteten“ Baustrukturen im Gegenteil den Kunden abfangen und zum primären Aufenthalt in diesen Räumlichkeiten verleiten. Diesem Prinzip entspricht die Planung jeder erfolgreichen Einzelhandelsimmobilie. Inakzeptabel ist allerdings, eine solche Struktur als Bauprinzip an den Beginn eines allgemeinen Stadteingangs zu setzen.</li><li>- Auf Seite 74 (1. Drittel) spricht die Stadt Ulm davon, dass (wörtlich) „die Planung am östlichen Ausgang der Bahnhofstraße auf Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vorsieht“. Allerdings wird die Qualität dieser Fläche nicht als einzelhandelsrelevante Verteilung betrachtet und ebensowenig bewertet. Auch hierbei handelt es sich wiederum um eine subjektive Betrachtung, die allgemein städtebauliche Bewertungen vor einzelhandelswirksame Erfahrungen stellt und daher nach Erfahrung der Initiatoren des Vorschlags „City Tor Ulm“ schädlichen Einfluss auf die weitere Einzelhandelslandschaft der Stadt Ulm haben wird. Auch in diesem Fall mag diese Ansicht von der Studie von Herrn Prof. Jenne belegt werden.</li></ul>	<p>Gemäß § 1 Abs. 7 des Baugesetzbuches sind bei der Aufstellung der Bauleitplanung öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Belange des Einzelhandels sind dabei ein wichtiger Belang, der bereits sehr früh in die Diskussion eingestellt wurde (s. z.B. Standort- und Auswirkungsanalysen). Die intensive Diskussion um den Zugang zur Bahnhofstraße und daraus resultierenden Nachbesserungen zeigen, dass gerade die Belange der Händler an der Bahnhofstraße in den Abwägungsprozess eingestellt wurden. Würde sich die Stadt aber die einzelhandelswirksamen Erfahrungen, zumal aus der Sicht von Einzelhändlern aus einer ganz bestimmten Einzelhandelslage, zu Eigen machen und einseitig vor städtebauliche Bewertungen stellen, könnte ihr zurecht ein Abwägungsdefizit bzw. eine Abwägungsdisproportionalität im Bebauungsplanverfahren vorgeworfen werden.</p>
<p><u>Einwender 7, Schreiben vom 27.05.2014</u> (Anlage 7.7) „Mit diesem Schreiben nehmen wir im Rahmen der Auslegung des B-Plans Sedelhöfe Stellung für:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- (Eigentümer in eines Grundstücks/Gebäudes an der Bahnhofstraße)</li><li>- (Mieter und Betreiber eines Grundstücks/</li></ul>	

<p><i>Gebäudes an der Bahnhofstraße)</i> – (Eigentümerin eines Grundstücks/Gebäudes an der Bahnhofstrasse)</p> <p>Die von uns im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit vorgetragenen Bedenken gegen die Erschließung der Sedelhöfe/ Stadtzugang vom Bahnhof kommend, konnten durch die Abwägung der Stadt Ulm nicht ausgeräumt werden. Unsere Bedenken bleiben bestehen und werden wie folgt ergänzt:</p> <p>Die im B-Plan ausgelegte Planung zur Erschließung der Innenstadt von Westen/ Bahnhof kommend betrifft schon heute den größten und stärksten Passantenzustrom für die Ulmer Innenstadt. Dieser Zugang nimmt die Kunden und Besucher, die vom Hauptbahnhof Ulm, den öffentlich städtischen und überregionalen Buslinien und der Straßenbahn kommen, auf. Zusätzlich entsteht in naher Zukunft in diesem Bereich das größte Innenstadtparkhaus Ulms mit 800 PKW- und 500 Fahrrad-Stellplätzen. Dadurch gewinnt diese Erschließung der Innenstadt noch weiter an Bedeutung.</p> <p>Die im B-Plan ausgelegte Planung zur Erschließung der Innenstadt von Westen/Bahnhof kommend verändert die Passantenströme und Fußgängerfrequenzen wettbewerbsverzerrend. Sowohl in der bestehenden Hauptfußgängerzone Bahnhof-Hirschstrasse, als auch in der gesamten Innenstadt, so z.B. am Münsterplatz, Platzgasse, Hafengasse, Hafenstraße, Frauenstraße und Neue Mitte wird sich die Passantenfrequenz deutlich verringern. Dies wird zu direkten wirtschaftlichen Einbußen führen, die existenzgefährdend sein können.</p>	<p>Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit vorgetragenen Bedenken wurden durch die Stadt Ulm bereits abgewogen (vgl. Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss GD 087/14, Einwender 10 und 23). Im Folgenden wird zu den ergänzten Bedenken Stellung bezogen.</p> <p>Der Bahnhofplatz mit seinen Verkehrsfunktionen ist ein starker Frequenzbringer für die Innenstadt. Der Bahnhofplatz wird als einer der wichtigen Innenstadtzugänge seiner Bedeutung angemessen aufgewertet werden. Weitere starke Frequenzbringer sind das Parkhaus Deutschhaus (605 Stellplätze), Parkhaus am Rathaus (580 Stellplätze), die Parkhäuser Fischerviertel (395 Stellplätze), Salzstadel (535 Stellplätze), Frauenstraße (780 Stellplätze), Kornhaus (135 Stellplätze) und Theater (85 Stellplätze) sowie die ÖPNV-Haltestellen im Bereich des Innenstadtringes. Durch den Neubau der Bahnhofsgarage werden u. A. die in der Sedelhofgarage durch den Abbruch entfallenen Stellplätze ausgeglichen.</p> <p>Ein mit den Sedelhöfen verknüpftes Ziel ist es, die Geschäftslagen der westlichen Innenstadt und der angelagerten Nebenlagen aufzuwerten. In den Sedelhöfen werden ca. 18.000 qm Verkaufsfläche neu errichtet. Dies entspricht einer Verkaufsflächenerweiterung von unter 15% bezogen auf die Innenstadt und im Sortiment Textil/Bekleidung zu einer verträglichen Umverteilungsquote von 6 - 7 % (Ergebnis des Raumordnungsverfahrens). Die heutige Fokussierung des Einzelhandels auf die Hauptgeschäftslage Bahnhofstraße/ Hirschstraße führt zu einer Abwertung der Nebenlagen insbesondere in der nördlichen und nordwestlichen Innenstadt, die, obwohl gut erschlossen, nicht ausreichend von den Passantenströmen aus Richtung des Bahnhofplatzes profitieren können. Diese werden voraussichtlich durch die wachsende Bedeutung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe des öffentlichen und privaten Verkehrs noch zunehmen. Mit den in die bestehenden Wegebeziehungen integrierten Sedelhöfen und der Aufwertung des öffentlichen Raumes auch im benachbarten Wengenviertel sollen künftig die Nebenlagen aufgewertet werden. Mit einer Schwächung der Hauptlagen oder gar wettbewerbsverzerrenden Effekten ist im Gegenteil schon im Hinblick auf die erwartete</p>
---	--

<p>Die im B-Plan ausgelegte Erschließung der Innenstadt von Westen/ Bahnhof kommend stellt eine Zwangswegeföhrung in die Sedelhöfe dar und leitet die Kunden und Besucher von der Bahnhofstrasse als direkte Erschließung der Innenstadt weg. Generell gilt: Besucher und Kunden von Innenstädten haben einen Rahmen an Zeit und Laufleistung, der für den Besuch der Stadt und Einkauf in einer Stadt zur Verfügung steht. Dieser Rahmen lässt sich nicht beliebig ausdehnen. Bei der derzeit real existierenden Erschließung der Innenstadt von Westen/ Bahnhof kommend bewegt sich die überwiegende Mehrheit aller Besucher und Kunden über die Bahnhof-Hirschstrasse und wird von dort auf dem schnellsten Weg, ohne Zeitverlust, in die weiteren Lagen der Innenstadt verteilt. Die Zwangsföhrung der Kunden und Besucher durch die im B-Plan ausgelegte Erschließung der Innenstadt vom Westen/ Bahnhof kommend wird dazu föhren, dass sehr viele Kunden und Besucher nicht mehr auf direktem Wege in die Innenstadt kommen, sondern ungeplant Wegstrecken zurücklegen müssen und Zeit in den Sedelhöfen liegen lassen. Dadurch werden bestehende innerstädtische Einkaufs- und Geschäftslagen ins Abseits gestellt, weil den Besuchern und Kunden Zeit und Kraft fehlen wird, um dorthin zu gehen.</p> <p>Wieso sprechen wir von einer Zwangsföhrung? Übergeordnete menschliche Verhaltensweisen bestimmen, in welche Richtung Menschen sich intuitiv bewegen.</p>	<p>Zunahme der Passantenzahlen nicht zu rechnen.</p> <p>Eine Reduzierung der Innenstadt auf die Hauptgeschäftslage Bahnhofstraße/Hirschstraße und weiter den Bereich um das Münster entspricht nicht dem vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 15.03.2011 (GD. Nr. 086/11) beschlossenen Innenstadtprogramm 2020, das gerade den Fokus auf die Aufwertung der Wiederaufbauareale legt, die bei den umfangreichen Stadtentwicklungsmaßnahmen der letzten Jahre nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Darüber hinaus ist als Innenstadt unter raumordnerischen Gesichtspunkten die Gesamtheit des Raumes zu verstehen, der die Anforderungen an die Versorgungsfunktion des Oberzentrums erfüllt.</p> <p>Mit den Sedelhöfen entsteht an einer zentralen Stelle der Innenstadt zusätzlicher attraktiver Stadtraum und eine Ausweitung der heutigen 1A-Einkaufslage in einen bisher trotz seiner hervorragenden Lagegunst untergenutzten Innenstadtbereich.</p> <p>Eine Zwangsföhrung im Sinne übergeordneter menschlicher Verhaltensweisen kann insofern nicht vorliegen, als ein erheblicher Anteil der betroffenen Passanten die Innenstadt mit einem festen Ziel bzw. festen Vorhaben besucht. Die Sedelhöfe sind durch die vielfältigen Anbindungen und Weiterföhrungen der bestehenden Wegebeziehungen bestens in den umgebenden Stadtraum integriert. Der Bahnhofplatz ist nicht nur bedeutsam für den ankommenden Passanten, sondern auch für Passanten aus der Innenstadt mit Ziel Bahnhofplatz. Die Mehrzahl dieser Passanten passieren zuerst die bestehenden Geschäftslagen in der Bahnhofstraße/ Hirschstraße. Die Sedelhöfe sind für diese Passanten nur schwer wahrnehmbar. Auch dies spricht gegen eine Zwangsföhrung und damit verbundene wirtschaftliche Effekte.</p> <p>Übergeordnete menschliche</p>
---	--

<p>– Menschen bevorzugen gerade Wegeführungen mit eindeutiger, übersichtlicher Orientierung. Sie bleiben lieber auf einer Ebene, als einen vertikalen Wechsel der Ebenen nach oben oder unter vorzunehmen.</p> <p>– Menschen neigen zur Schonung der eigenen Kraftreserven. Wenn die Möglichkeit besteht, wählen sie daher bevorzugt die Rolltreppe anstelle einer fußläufigen Treppe für einen Aufstieg.</p> <p>Die im B-Plan ausgelegte Erschließung der Innenstadt vom Westen/ Bahnhof kommend nutzt die intuitive Bewegungsdisposition der Menschen aus und leitet diese gezielt in die Sedelhöfe:</p> <p>– Bahnhofspassage/ Ebene -1: Schon heute ist die Bahnhofspassage/ Ebene-1 die am stärksten genutzte Möglichkeit von Westen/ Bahnhof kommend, die Friedrich-Ebert-Strasse zu queren und in die Innenstadt zu kommen. Im Rahmen der Entwicklung Citybahnhof, ÖPNV-Erweiterung und neues Bahnhofsparkhaus wird die Bedeutung der Bahnhofspassage/ Ebene-1 weiter zunehmen. In Zukunft haben die Besucher und Kunden auf der Ebene –1, der Bahnhofspassage, nach den ausgelegten Plänen im östlichen Verlauf 2 Wegemöglichkeiten:</p> <p>A. Sie setzen geradlinig und direkt, entlang an Ladengeschäften und Schaufenstern vorbei, im Untergeschoss der Sedelhöfe ihren bisherigen Weg fort, oder</p> <p>B. die Besucher müssen sich dafür entscheiden, einen Höhenunterschied von 6m per Rolltreppe oder Treppe zu überwinden und die Bahnhofspassage zu verlassen.</p> <p>Das intuitive menschliche Verhalten sieht vor, dass Menschen sich bevorzugt geradlinig bewegen und lieber auf der bestehenden Ebene verbleiben, als dass sie Richtungs – und Ebenenwechsel vornehmen.</p>	<p>Verhaltensweisen einmal zu Grunde gelegt, ist diese Argumentation nicht dazu geeignet, eine mutmaßliche Benachteiligung der Einkaufslagen in der Bahnhof-/Hirschstraße aufzuzeigen:</p> <p>Im Unterschied zur räumlich stark differenzierten und abgewinkelten Wegeführung in den Sedelhöfen erstreckt sich die Bahnhof-/Hirschstraße linear vom Bahnhofplatz zum Münsterplatz. Darüber hinaus befinden sich ca. 50% der Verkaufsflächen der Sedelhöfe in der Ebene +1 und darüber; somit wären erhebliche Teile der Handelsflächen von den Passantenströmen abgeschnitten und könnten daher auch nur bedingt herangezogen werden, um unterstellte Wettbewerbseffekte zu erklären.</p> <p>Um einer befürchteten Ungleichbehandlung der Bewegungsrichtungen Bahnhofstraße und Sedelhöfe entgegenzuwirken, hat die Stadt Ihre Absicht erklärt, im Süden des Aufgangs aus der Bahnhofspassage im Bereich des aufgelassenen Blaukanals eine zweite Rolltreppe einzurichten; sie befindet sich hier bereits in aussichtsreichen Verhandlung mit den betroffenen Grundstückseigentümern.</p> <p>Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm hat nach vorhergehender öffentlicher Beteiligung am 17.04.2012 (GD Nr. 133/12) beschlossen, sowohl die Lage der heutigen Passage unter dem Bahnhofplatz als auch des heutigen Passagenzugangs von der Bahnhofstraße her beizubehalten.</p> <p>Passanten in der Bahnhofspassage werden</p>
---	--

<p>Fazit: Die Mehrheit der Besucher und Kunden wird sich intuitiv in den ebenerdigen und geradlinigen Weg direkt in die Sedelhöfe leiten lassen.</p> <p>– Am Ausgang aus der Bahnhofspassage/ Ebene 0: Diejenigen Besucher und Kunden, die sich für das Austreten aus der Bahnhofspassage und das Überwinden des 6m-Höhenunterschieds entschieden haben, kommen am Ende der Rolltreppe auf der Ebene 0 an. Hier gibt es wieder 2 Wegemöglichkeiten für die Besucher und Kunden:</p> <p>A. Sie gehen geradlinig in die Sedelhöfe weiter, entsprechend der Blick- und Bewegungsrichtung aus der Rolltreppe oder</p> <p>B. die Besucher und Kunden müssen sich um 90° nach rechts drehen. Aus dieser Position richtet sich der Blick in den Hinterhof zwischen Galeria Kaufhof und C+A und endet am Parkhaus Deutschhaus. Die Bahnhofstrasse kann nicht eingesehen werden.</p> <p>Der Höhenunterschied von 6m wird vom Großteil der Besucher und Kunden mit der Rolltreppe überwunden, die dann intuitiv in den geradlinigen Weg direkt in die Sedelhöfe geleitet werden, entsprechend der bestehenden Blick – und Wegerichtung aus der Rolltreppe. Die fußläufige Treppe wird bei einer Aufstiegshöhe von 6 m nur von sehr wenigen Besuchern und Kunden genutzt werden. Am Ausgangspunkt der Rolltreppe ist kein Blick in die Bahnhofstrasse möglich, nur in den Hinterhof zwischen Galeria Kaufhof und C+A.</p> <p>Fazit: Die Mehrheit der Besucher und Kunden wird sich am Ausgangspunkt der Rolltreppe intuitiv in den ebenerdigen und geradlinigen Weg direkt in die Sedelhöfe leiten lassen und nicht in die Bahnhofstrasse gehen.</p> <p>– Vom Bahnhof, ÖPNV-Haltestelle, ZOB kommend/ Ebene 0: Besucher und Kunden, die nicht aus der Ebene-1/ Bahnhofspassage kommen, sondern sich vom Bahnhofsvorplatz, der ÖPNV Haltestelle oder dem ZOB aus Richtung Westen kommend zur Innenstadt bewegen, befinden sich auf der Ebene 0 und bleiben auf der Ebene 0. Es wird nach den ausgelegten Plänen 3 Möglichkeiten geben, auf der Ebene 0 die Friedrich-Ebert-Strasse zu queren: Die neue nördliche Querung verbindet barrierefrei den Bahnhofsvorplatz</p>	<p>sich über die gesamte Breite der Passage verteilen und beidseits der Passage entlang von Ladengeschäften gleichberechtigt ins UG der Sedelhöfe und zur Treppenanlage in Ebene 0 geführt werden. Zusätzlich attraktiv wirkt hier das von oben einströmende Tageslicht.</p> <p>Die aus der Bahnhofspassage über die Rolltreppe ankommenden Passanten werden durch die rechts der Rolltreppe angelagerte Treppenanlage bereits auf ihrer Fahrt nach oben die Blickbeziehung in Richtung Bahnhofstraße aufbauen können. Oben ankommend werden sie sich im Sinne der Wahlfreiheit des Weges entweder für den Weg in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße entscheiden können.</p> <p>Mit dem Beschluss der Auslobung des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz nach öffentlicher Beteiligung am 09.07.2013 (GD. Nr. 254/13) hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm die grundsätzliche Konzeption der erneuerten Haltestelle Hauptbahnhof und die künftigen Querungsmöglichkeiten des</p>
--	---

<p>über die neue direkte Verbindung, in der Planung als sogenannte Bahnhofsgasse bezeichnet, auf dem kürzesten Weg in die Sedelhöfe. Diese neue nördliche Verbindung wird sich zur am stärksten genutzten, oberirdische Querung entwickeln. Die mittige Querung über die ÖPNV-Haltestelle ist nicht barrierefrei. Die südliche Querung ist nur für die Benutzer des Bahnhofstegs und des ZOB attraktiv. Fazit: Auch bei der oberirdischen Anbindung der Innenstadt wird sich die Lenkung der Besucher und Kunden zu Gunsten der Sedelhöfe verschieben und die Passantenfrequenz in den bestehenden Innenstadtlagen wird spürbar abnehmen.</p> <p>– Rundlauf: Nach Darstellung der Stadt Ulm ist ein wesentliches Element zur Verknüpfung der Sedelhöfe mit der Innenstadt der sogenannte Rundlauf. Dieser Rundlauf beginnt am oberirdisch gelegenen, westlichen Eingang in die Sedelhöfe. Von dort aus führt der Rundlauf dann nach Osten bis zur internen Rolltreppenanlage der Sedelhöfe. Weiter soll es dann um 90° nach rechts abgelenkt durch die Passage zwischen den Geschäftshäusern Werdich und Sport Sohn (die Passage ist als „Durchgang Bahnhofstrasse“ in den Plänen gekennzeichnet) hinein in die Bahnhofstrasse gehen. Jedoch, dieser Rundlauf ist nicht barrierefrei geplant, sondern weist auf der Teilstrecke von der internen Rolltreppenanlage der Sedelhöfe bis zum Eingang der Passage zwischen den Geschäftshäusern Werdich und Sport Sohn ein Gefälle von 9% auf. Fazit: Der Rundlauf ist nicht barrierefrei und kann demzufolge nicht von allen Menschen ohne fremde Hilfe und ohne jegliche Einschränkungen genutzt werden. Somit haben nicht Alle die Möglichkeit, aus den Sedelhöfen heraus sinnvoll in die Bahnhofstrasse zu gelangen.</p> <p>Von der Ulmer City, großen Ulmer Handelshäusern und uns wurde eine wissenschaftliche Studie unter Leitung von Prof. Dr. Jenne/ Hochschule Ostfalia in Auftrag gegeben, die generell menschliches Verhalten in stadträumlichen Bewegungs- und Einkaufssituationen untersucht und deren Untersuchungsergebnisse einen Bezug zur ausgelegten Planung der Sedelhöfe nehmen werden. Die Ergebnisse dieser Studie werden in Kürze feststehen -wir reichen diese schnellstmöglich nach, als Teil unserer Stellungnahme zur Auslegung im B-Planverfahren Sedelhöfe.</p>	<p>Bahnhofsplatzes beschlossen.</p> <p>Demnach wird, wie der Einwender schildert, die Ebene 0 als Quermöglichkeit des Bahnhofplatzes gegenüber heute deutlich gestärkt. Eine direkte Querung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone auf Ebene 0 gibt es heute gar nicht. Insbesondere der zusätzliche (nicht barrierefreie) Überweg zwischen den Fußgängerfurten an den beiden Enden der ÖPNV-Haltestelle wird nach Auffassung der Stadt Ulm dazu führen, dass vermehrt Passanten direkt in die Bahnhofstraße gehen werden. Eine Verlagerung der heutigen Kundenströme zu Ungunsten der Bahnhofstraße ist aus diesem Grund nicht zu erwarten.</p> <p>Die Sedelhöfe sind als offenes in den umgebenden Stadtraum integriertes Stadtquartier geplant. Der Einwender lässt außer Acht, dass Passanten die Innenstadt auf vielfältigen Wegen und aus unterschiedlichen Richtungen durchqueren. Der angesprochene Rundlauf ist in diesem Zusammenhang lediglich eine von mehreren Möglichkeiten.</p> <p>Wie an verschiedenen Stellen in der Innenstadt, insbesondere in der Bahnhofstraße und Hirschstraße, gibt es in den Sedelhöfen durch die Topografie bedingte Höhenunterschiede. Die Reduzierung der Anforderung an die Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes ausschließlich auf die prozentuale Neigung der Gassen insbesondere beim Bauen im Bestand greift zu kurz. Gleichermäßen bedeutsam ist auch die Beschaffenheit der Oberflächen.</p> <p>Die Studie wurde der Stadt am 17.06.2014 zur Kenntnis gegeben. Die Verwaltung nimmt hierzu gesondert Stellung.</p>
--	---

<p>Wir wenden uns nicht gegen die Sedelhöfe als solches, die zu einer Attraktivitätssteigerung der Stadt Ulm führen können. Wir sprechen uns gegen die geplante und im B-Plan ausgelegte Zwangsführung der Kunden und Besucher in die Sedelhöfe aus. Die Stadt Ulm verletzt das Gebot der Wettbewerbsneutralität durch die ausgelegte Planung. Wir treten ein für eine wettbewerbsneutrale Gestaltung der Erschließung der Innenstadt von Westen/ Bahnhof kommend.</p> <p><u>Email vom 23 Juni 2014</u></p> <p>Mit seiner email vom 23. Juni 2014 und der in Anlage beigelegten Studie der Ostfalia Hochschule, Prof. Dr. Jenne, ergänzt der Einwender sein vorangegangenes Schreiben. Mit den darin prognostizierten Frequenzverlusten in Teilen der Ulmer Innenstadt untermauert er die Auffassung, dass verschiedene Umplanungen im Projekt notwendig seien.</p>	<p>Die Sedelhöfe dienen der Aufwertung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort insbesondere durch Ergänzung des heutigen Handelsbesatzes. Eine Zwangsführung von Passanten liegt ebensowenig vor wie eine Verletzung der Wettbewerbsneutralität. Dies ist durch die integrierte Lage und das offene Konzept der Sedelhöfe mit den vielfältigen Einbindungen in das bestehende Wegenetz gewährleistet.</p> <p>Zur Studie der Ostfalia Hochschule, Prof. Dr. Jenne, wird am Ende dieser Beschlussvorlage ausführlich Stellung bezogen.</p>
<p><u>Einwender 8, Schreiben vom 28. und 30.05.2014</u> (Anlage 7.8)</p> <p><i>Der Einwender hat am 28. und 29. Mai 2014 eine Reihe von 8 Schreiben mit Einwendungen zzgl. Anlagen mit einem Gesamtumfang von über 200 Seiten vorgebracht. In Anbetracht des Textumfangs werden die Einwendungen im Folgenden nicht wörtlich zitiert; stattdessen werden die in den Einwendungen vorgebrachten Argumente aufgeführt und beantwortet. Der vollständige Wortlaut der Anregungen/Einwendungen kann den ungekürzten Anlagen zur Beschlussvorlage entnommen werden.</i></p> <p><u>erstes Schreiben vom 28.05.2014, 9:07 Uhr</u></p> <p>Der Einwender bemängelt, dass seine zum Auslegungsbeschluss vorgebrachten Anregungen und Einwände nicht vollständig berücksichtigt wurden. Der Einwender hält die Stellungnahme der Verwaltung in Teilen für unzureichend bzw. sieht einzelne Punkte aus seiner Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ausreichend behandelt:</p> <p>Im Einzelnen benennt der Einwender v.a. folgende Versäumnisse (vgl. Anlage 1 und Anlage2/Gelbeinträge):</p> <p>– Information über die Bewertungskriterien und</p>	<p>Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwendungen wurden in der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss im Wesentlichen wörtlich zitiert und von der Verwaltung absatzweise beantwortet. Auslassungen von Passagen ohne abwägungsrelevante Inhalte wurden in der Beschlussvorlage mit dem Auslassungszeichen (...) markiert. Alle Einwendungen liegen der Beschlussvorlage vollständig in Kopie bei; in der Beschlussvorlage wird zu Beginn jeder Einwendung direkt auf die entsprechende Anlage mit dem Originalschreiben verwiesen.</p> <p>Die Frage wurde beantwortet. In der</p>

<p>deren Gewichtung, insbesondere der städtebaulichen Ziele, innerhalb des Wettbewerbsverfahrens.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Verzicht auf die explizite Erwähnung zitierter Personen (Ulmer Stadtspitze, MAB)</li> <li>- Auslassung einer Passage mit Zitaten des Baubürgermeisters Wetzig zum Thema öffentlicher Raum</li> <li>- Fehlende Stellungnahme zum Aufruf eines Bürgerbegehrens/Bürgerentscheids bezüglich der Veräußerung des öffentlichen Raums an den Investor</li> <li>- Fehlende Darstellung der gesetzlichen Basis für den Abbruch von Gebäuden ohne feste Planung</li> <li>- Weitere Auslassungen von Textpassagen an verschiedenen Stellen der Einwendung zum Auslegungsbeschluss</li></ul> <p>Darüber hinaus formuliert der Einwender eine Reihe von Nachfragen/Kritikpunkten zur Stellungnahme der Verwaltung im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (<i>vgl. Anlage 2/Roteinträge</i>):</p> <p>Die Beschlussvorlage benennt die Ziele des Investors anstelle der städtebaulichen Ziele.</p>	<p>Begründung zum Bebauungsplan werden die städtebaulichen Ziele ausführlich benannt; die vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Ziele sind in das vorliegende Projekt eingeflossen.</p> <p>Die Stellungnahme der Verwaltung bezieht sich ausschließlich auf Sachargumente und inhaltliche Fragestellungen. Der Inhalt der Einwendung wird durch die bemängelten Auslassungen nicht verkürzt oder verfälscht.</p> <p>Die aufgeworfenen Fragen zur Rolle des öffentlichen Raums im Projektgebiet wurden in der Stellungnahme der Verwaltung beantwortet. Die ausgewählten Zitate des Baubürgermeisters zum Stellenwert des öffentlichen Raumes im Allgemeinen generieren für den konkreten Fall keinen weitergehenden Abwägungsbedarf.</p> <p>Ein Bürgerbegehren geschieht per Definition auf Initiative der Bürgerschaft; die Verwaltung ist somit nicht in der Position, hierzu Stellung zu beziehen oder gar aktiv zu handeln.</p> <p>Die Frage nach der Rechtsgrundlage für den vollzogenen Abbruch wurde in der Stellungnahme der Verwaltung beantwortet. Im Übrigen richtet sich das Verfahren bei Abbruchvorhaben nach § 49 ff. der Landesbauordnung.</p> <p>Der Volltext der Einwendung inklusive aller Anlagen und der internen Verweise liegt der Abwägung stets als Anlage bei und steht sowohl den Gemeinderäten als auch der interessierten Öffentlichkeit uneingeschränkt zur Verfügung. Die Verwaltung behält sich vor, Satzteile und Passagen, die keine Sachargumente enthalten und somit nicht abwägungsrelevant sind, in der Gegenüberstellung der Beschlussvorlage auszulassen. Desweiteren wird darauf verzichtet, Wiederholungen von Argumenten, etwa inform einer Zusammenfassung oder eines Fazits, erneut zu beantworten.</p> <p>Das Projekt der Fa. MAB basiert auf einem vom Gemeinderat beschlossenen Bewerbermemorandums mit umfangreichen städtebaulichen Zielsetzungen. In der Begründung zum Bebauungsplan werden die städtebaulichen Ziele, die in den Entwurf der</p>
--	---

<p>Der Gemeinderatsbeschluss vom 25.04.2012 war nur zur Vergabe, nicht zum Vertrag oder zu einer Vollmacht.</p> <p>Können Regress- bzw Schadensersatzansprüche gegenüber der Stadt geltend gemacht werden, wenn die Rechtsgültigkeit des Projektvertrags infolge mangelnder Befugnis der Unterzeichner nicht gegeben ist?</p> <p>Wo sind die Ergebnisse aus der Beteiligung zum City-Bahnhof zum Baustein Sedelhöfe? In den Sitzungsunterlagen fehlt ein Nachweis, wie die Ziele aus dem Beteiligungsprozess zum Gesamtprojekt City-Bahnhof auf das Einzelprojekt Sedelhöfe übertragen wurde.</p> <p>Laut OB Ivo Gönner gelten die Richtlinien zur Schaffung preisgünstigen Wohnraums für alle Kaufverträge bzw. öffentlich-rechtlichen Verträge, die nach dem 04.07.2013 mit der Abteilung Liegenschaften bzw. der Hauptabteilung Stadtplanung Umwelt und Baurecht abgeschlossen werden. Wurde dieser Beschluss am 04.07.2013 so gefasst?</p> <p>Der Einwender bemängelt die fehlende Offenlage von Abwägungs- und Entscheidungsgrundlagen des Gemeinderats (Gutachten, Verträge usw.) für die Öffentlichkeit.</p> <p>Der Einwender bemängelt, dass verschiedene Anträge der Fraktionen zu den Sedelhöfen am 24.09.2013 in nicht öffentlicher Sitzung behandelt wurden und fordert erneut zur</p>	<p>Fa. MAB eingeflossen sind, umfassend erläutert.</p> <p>Mit dem Vergabebeschluss wurde die Verwaltung beauftragt, den Projektvertrag mit MAB abzuschließen.</p> <p>Voraussetzung zur Vergabe der Grundstücke an den Investor, wie vom Gemeinderat beschlossen, ist der Abschluss eines Projektvertrages. Der Projektvertrag wurde vom Oberbürgermeister unterzeichnet. Der Vertrag wurde notariell beglaubigt; es gibt daher keinen Anlass, die Rechtsgültigkeit des Vertrags in Frage zu stellen. Vor Vergabebeschluss wurde der Gemeinderat ausführlich über die Inhalte des vorgesehenen Projektvertrages informiert, darunter auch über vertraglich geregelte Regress- oder Schadensersatzansprüche. Das Wirksamwerden des Projektvertrages ist an die Erfüllung verschiedener Bedingungen seitens der Vertragspartner geknüpft.</p> <p>Über die Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess im Rahmen des Projektes City-Bahnhof und die inhaltliche Abwägung der diskutierten Belange wurde in der Sitzung des Fachbereichsausschusses vom 17.04.2012 berichtet (vgl. GD 133/12). Zu der genannten Sitzung wurde eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsprozesses vorgelegt und veröffentlicht. In Kenntnis dieser Ergebnisse hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 25.04.2012, also in engem zeitlichen Zusammenhang, über den Bericht zum EU- Ausschreibungsverfahren Sedelhöfe beraten und der Vergabe an den Erstplatzierten, die Fa. MAB, zugestimmt.</p> <p>Das Programm preisgünstiger Wohnraum wurde im Rahmen der Wohnungsbaudebatte am 04.07.2013 vom Fachbereichsausschuss beschlossen. Die Debatte war öffentlich; die Gemeinderatsdrucksache (GD) ist unter der Nummer 227/13 im Ratsinformationssystem abrufbar. Das Projekt Sedelhöfe fällt, wie bereits erläutert, weder inhaltlich (ausschließlich Geschosswohnungsbau!) noch terminlich (Projektvertrag Sedehöfe wurde bereits im Sommer 2012 unterzeichnet!) unter diesen Grundsatzbeschluss.</p> <p>Die Frage wurde bereits in der Stellungnahme zum Auslegungsbeschluss beantwortet. Alle projektspezifischen Gutachten und Stellungnahmen wurden im Rahmen der Auslegung offengelegt.</p> <p>s.u. Stellungnahme zum zweiten Schreiben des gleichen Einwenders vom 28.05.2014,</p>
--	--

<p>Behandlung der entsprechenden Fraktionsanträge auf.</p> <p><u>zweites Schreiben vom 28.05.2014, 9:08 Uhr</u></p> <p>Der Einwender erneuert seine Forderung aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, diverse Anträge von Gemeinderatsfraktionen zum Projekt Sedelhöfe vom Sommer 2013 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu behandeln. Er verweist dabei allgemein auf diverse Punkte, die bislang nicht gewürdigt worden seien.</p> <p><u>drittes Schreiben vom 28.05.2014, 9:11 Uhr</u></p> <p>In seinem dritten Schreiben verweist der Einwender auf eine Anlage, in der er sich zum Thema „einseitige Interessenvertretung / Bevorzugung MAB“ äußert:</p> <p>Allgemein beklagt sich der Einwender darüber, dass die Stellungnahmen zu den Einwendungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung entweder unvollständig oder unkorrekt gewesen und die Bürger in Alibiveranstaltungen getäuscht worden seien – zugunsten des Investors. Zur Untermauerung der Kritik einer einseitigen Bevorzugung erläutert der Einwender die Kritik mit den folgenden Beispielen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Das Vorhaben Sedelhöfe war ursprünglich ohne das Grundstück Bahnhofplatz 6 geplant. Nach dem Erwerb durch die Stadt wurde dieses Grundstück in die Planung einbezogen und damit die Gestaltung des neuen Stadtzugangs aus der Hand gegeben.</li></ul>	<p>9:08 Uhr</p> <p>Die aufgeführten Anträge aus den Fraktionen sind in einer nichtöffentlichen Sondersitzung des Gemeinderats am 24.09.2013 behandelt worden. Nichtöffentliche Beratungen werden nur in solchen Fällen anberaumt, in denen auch vertrauliche Inhalte zur Sprache kommen, die etwa im Zusammenhang mit Vertrags- oder Grundstücksangelegenheiten aus rechtlichen Gründen generell nicht öffentlich diskutiert werden können. Die Ergebnisse der Beratungen aus nichtöffentlicher Sitzung sind daher nicht dazu geeignet, in einem anschließenden Bebauungsplanverfahren veröffentlicht zu werden. Ungeachtet dessen sind die in den Fraktionsanträgen aufgeführten Anregungen und Forderungen Teil der allgemeinen Diskussion und werden im Bebauungsplanverfahren mehrfach behandelt. Grundlegend neue Aspekte werden in den Anträgen nicht aufgeworfen.</p> <p>Im Jahr 2007 hat die Verwaltung nach Beauftragung durch den zuständigen Fachbereichsausschuss den Bereich um die Sedelhofgarage als Standort für eine Einkaufsgalerie durch ein Vorprojekt planerisch untersucht. Im Laufe der Projektentwicklung ergab sich dann die Möglichkeit, die Grundstücke am Bahnhofplatz (Bahnhofplatz 4, 5, 6) zu erwerben. Die Stadt hat die Chance genutzt, durch Einbeziehung dieser Grundstücke das Projekt Einkaufsviertel Sedelhöfe an den Bahnhofplatz auszuweiten und dem Bahnhofplatz an dieser stadtgestalterisch</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"><li>- Es sollte ein neuer gleichberechtigter und offener Stadtzugang geschaffen werden. Die Planungen leiten die Passantenströme vom Bahnhof her kommend direkt in die Sedelhöfe.</li> <li>- Die aktuelle Zugangslösung wird allgemein als unzureichend und ungerecht bewertet. Als Alternative schlägt die Verwaltung einen 2. Rolltreppenaufgang vor, der sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet und der Zustimmung mehrerer Eigentümer des Flurstücks 61/1 bedarf.</li> <li>- Herr Wetzig sprach Mitte 2013 von 40-60 Wohneinheiten, die vom Investor auf ein Minimum (aktuell 9 WE) reduziert wurde. Die Planungen umfassen aktuell maximal 20 Wohneinheiten. Das bedeutet nicht einmal die Hälfte der WE, von denen Baubürgermeister Wetzig 2013 noch gesprochen hatte.</li> <li>- In der Begründung wird eine schalltechnische Untersuchung auf der Basis von normierten Rechenmethoden beauftragt, die als Maximalwerte einen zumutbaren Schallpegel von tagsüber 60 db(A) und nachts 45 db(A) ausgibt. Die Überschreitung dieser genannten Maximalwerte stellt im Fall Sedelhöfe aber eine zumutbare Überschreitung dar.</li> <li>- In der Begründung wird hervorgehoben, dass sich die festgesetzte Höhenbeschränkung am vorhandenen Spektrum der Gebäudehöhen in der näheren Umgebung orientiert. Dabei wird aber kein Vergleich zur näheren Umgebung bezogen, sondern das Höhenmaß des Deutschhauses verwendet, zwischen dem sich noch weitere niedrigere Gebäude befinden, die an die Sedelhöfe angrenzen.</li></ul>	<p>bedeutsamen Stelle eine neue Ansicht zu geben.</p> <p>Die Lage des Zugangs vom Hauptbahnhof zur Stadt ist durch die bestehende Unterführung vorgegeben. Eine Verlagerung der Unterführung in Richtung der Bahnhofstraße ist nicht möglich solange Grundstück und Gebäude Bahnhofplatz 7 nicht ins Projekt einbezogen werden können. Die Stadt hat zur Auslegung weitere Verbesserungen der Zugangssituation vorgelegt und zukünftige Perspektiven aufgezeigt. Die Kritik verkennt zudem gänzlich, dass sehr wesentliche Fußgängerströme vom Münsterplatz in die Bahnhofstraße kommen. In dieser Bewegungsrichtung sind die Sedelhöfe in keiner Weise bevorzugt sondern eher im Nachteil gegenüber der Bahnhofstraße.</p> <p>Die genannte Rolltreppe befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs, da sich das entsprechende Grundstück in Privateigentum befindet und somit nicht Teil des Projektumfangs ist. Die nachrichtliche Darstellung im Bebauungsplan manifestiert die Selbstverpflichtung der Stadt, mit den entsprechenden Eigentümern diesbezüglich Verhandlungen zu führen.</p> <p>Um den Anteil der Wohnnutzung am Gesamtprojekt zu erhöhen, hat die Stadt den Bebauungsplanvorentwurf nachgebessert und für die obersten Geschosse an der Sedelhofgasse und der Mühlengasse zwingend Wohnnutzung festgesetzt.</p> <p>Die Lärmkontingentierung ist ein gängiges und bewährtes Verfahren zur Konfliktbewältigung im städtebaulichen Lärmschutz. Diese Methode eröffnet die Möglichkeit, sog. Emissionskontingente und Zusatzkontingente passgenau für ein spezifisches Umfeld zu vergeben. Auf diese Weise können bereits im Vorfeld Störungen, die der konkreten, örtlichen Nutzungsstruktur unangemessen sind, ausgeschlossen werden.</p> <p>Das Deutschhaus ist der jüngste Baukörper in der Gebäudeabfolge entlang der Friedrich-Ebert-Straße und wird auf absehbare Zeit Bestand haben. Andere Gebäude an der Friedrich-Ebert-Straße oder am Beginn der Olgastraße sind Relikte aus der Zeit des Wiederaufbaus und werden in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach ebenfalls Veränderungen unterzogen werden. Sie eignen sich daher nicht als Referenzobjekte für einen Neubau.</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"><li>- Für den Projektentwickler gab es die Vorgabe, das oberste Geschoss mit Wohnungen zu versehen. Dem ist der Investor speziell im östlichen Bereich des Vorhabens nicht nachgekommen und es darf nicht sein, dass man dieser Fehlplanung nun entgegenkommt, indem man dem Investor ein zusätzliches Geschoss eingesteht. Damit verstößt man gegen die eigene Vorgabe und die festgesetzten Höhenbeschränkungen zur umgebenden Bebauung werden klar überschritten.</li> <li>- Das Regierungspräsidium Tübingen lässt maximal 18.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu und im Gutachten der Customer Research GmbH wird mehrfach von der Auswirkung der Kannibalisierung gesprochen. Dennoch richtet sich die Planung an diesem Maximalwert von 18.000 m<sup>2</sup> aus, ohne auf diese Vorwarnung des Gutachtens zu reagieren und die Verkaufsflächenzahl etwas zu reduzieren.</li> <li>- Obwohl mit dem Bau der Sedelhöfe ein Neukundengewinn für Ulm von 280.000 Besuchern dazukommen soll, wird das bestehende Parkhaus Sedelhöfe in nahezu gleicher Ausprägung (Anzahl der Stellplätze) ausgelegt, wie es vorher der Fall gewesen ist. Die restlichen Stellplätze sollen über ein weiteres Parkhaus auf dem Bahnhofsareal erfolgen, zulasten der Steuerzahler.</li> <li>- Obwohl zum Zeitpunkt der Ausschreibung keine gesetzliche Verpflichtung mehr vorlag, ein EU-Ausschreibungsverfahren zu wählen, hat die Verwaltung dies getan und sich damit gegen Transparenz und Beteiligung der Bürger entschieden.</li></ul>	<p>Ungeachtet dessen kann die Einfügung des Projektes Sedelhöfe in die Bestandsbebauung seit Februar 2013 sehr anschaulich anhand eines Modells im Infozentrum Sedelhöfe, Olgastraße 66, beurteilt werden.</p> <p>Die politische Diskussion im Zuge des Bebauungsplanverfahrens hat gezeigt, dass das städtebauliche Ziel zur Erhöhung der Wohnnutzung in der Innenstadt im Vorentwurf des Projekts nicht ausreichend berücksichtigt ist. Der Bebauungsplan wurde nachgebessert, indem für die Bereiche MK2 zwingend Wohnnutzung im jeweils obersten Geschoss festgesetzt wurde. Dies bedingt eine Erhöhung des Baukörpers an der Mühlengasse; andernfalls ginge die Wohnnutzung zulasten der Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup>. Die städtebauliche Prüfung hat ergeben, dass sich die moderate Erhöhung des Baukörpers in die Umgebung ohne Weiteres einfügt und die notwendigen Abstandsflächen nach LBO an der Mühlengasse eingehalten werden können.</p> <p>Das Gutachten der Customer Research GmbH gibt Handlungsempfehlungen, wie eine Kannibalisierung durch reine Nachfrageverschiebung bei bestehenden Zielgruppen vermieden werden kann. Die Stadt hat die Empfehlungen der Marktforschung frühzeitig aufgenommen, indem sie zielgerichtet einen Branchenmix festgelegt und vertraglich gesichert hat, der auf die Generierung von Neukunden ausgerichtet ist.</p> <p>Das Projektgrundstück wird an den Investor verkauft; die Aufgabe der Sedelhofgarage ist grundlegende Voraussetzung für das gesamte städtebauliche Projekt und wurde selbstverständlich von Beginn an einkalkuliert. Defizite an öffentlichen Stellplätzen kann die Stadt nur in eigener Verantwortung auf städtischem Grund lösen. Der Investor ist seinerseits verpflichtet, mindestens die notwendigen Stellplätze für das Projekt auf dem Projektgrundstück unterzubringen.</p> <p>Zur Beauftragung eines privaten Investors mit der Umsetzung des städtebaulichen Projekts Sedelhöfe war zwingend ein europaweites Ausschreibungsverfahren nach den Vorgaben der § 97 ff. GWB vorzunehmen, da letztlich die Vergabe eines Bauauftrages i. S. d. § 99 Abs. 3 GWB erfolgte. Das Projekt Sedelhöfe stellt eben keine reine Grundstücksvergabe dar. Der sogenannte "Ahlhorner-Beschluss" des OLG Düsseldorf vom 13.06.2007, wonach die Veräußerung eines Grundstückes durch die Öffentliche Hand dann eine</p>
---	---

<p>– Auch nach der Wahl des EU-Ausschreibungsverfahrens hätte es die Möglichkeit gegeben, von den bietenden Unternehmen eine Einwilligung zu fordern, die eingereichten Entwürfe anonymisiert den Bürgern vorzulegen. Auch davon hat man Abstand genommen.</p> <p>– Dem Bürger werden diverse Informationen und Beschlüsse aus nicht öffentlichen Sitzungen vorenthalten. Ein geheimer Projektvertrag regelt Bestandteile des Bauvorhabens, ohne dass der Bürger diese kennt und sich auch nicht richtig in das Verfahren einbringen kann.</p> <p>Im Folgenden zitiert der Einwender zunächst Textpassagen zum Thema Partizipation, öffentlicher Raum und Alternativpanungen, die Bürgermeister Wetzig an anderer Stelle in anderen Zusammenhängen verfasst hat. Anschließend erinnert der Einwender an eine Reihe von Wahlversprechen verschiedener Gemeinderatsfraktionen, indem er Auszüge aus Wahlprogrammen zitiert. Schließlich warnt der Einwender nochmals vor einer einseitigen Betrachtung der Sachlage zugunsten des Investors und erinnert an die vorrangige Bedeutung des Bebauungsplans vor privatrechtlichen Verträgen.</p> <p><u>Viertes Schreiben vom 28.05.2014, 20:08 Uhr</u></p> <p>In seinem vierten Schreiben verweist der Einwender auf eine weitere Anlage mit</p>	<p>ausschreibungspflichtige Vergabe ist, wenn "zugleich Vorgaben in Bezug auf die ausschließlich private Bebauung des Grundstücks gemacht werden, insbesondere eine Bauverpflichtung vereinbart wird" sowie das Urteil des EuGH vom 25.03.2010 (Rs C-451/08) regeln die Frage, in welchen Fällen Grundstücksveräußerungen öffentlicher Stellen die Anwendung des europäischen Vergaberechts bedingen. Bei der Realisierung des Projekts Sedelhöfe erfolgt eine Veräußerung kommunaler Grundstücke in Verbindung mit einer durch Vertragsstrafen abgesicherten Bauverpflichtung gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Stadt Ulm. Die Stadt Ulm hat ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung der Sedelhöfe. Dies begründet sich auch in der rechtlichen Sicherstellung der durch den Investor erstellten grundbuchlich abgesicherten Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit. Mitnichten hat sich die Verwaltung gegen Transparenz und Beteiligung entschieden. Dies würde zudem außerhalb ihrer Befugnis liegen.</p> <p>Die Veröffentlichung der Entwürfe hätte, auch bei Anonymisierung, die Wettbewerbssituation im EU-Vergabeverfahren wesentlich entschärft. Dies wäre jedoch den Interessen der Stadt Ulm zuwider gelaufen. Ein Vorteil des EU-Verfahrens war gerade vor dem Hintergrund der Kaufpreisfindung der Wettbewerb zwischen den einzelnen Bietern.</p> <p>Nichtöffentliche Beratungen werden nur in solchen Fällen anberaumt, in denen auch vertrauliche Inhalte zur Sprache kommen, die etwa im Zusammenhang mit Vertrags- oder Grundstücksangelegenheiten aus rechtlichen Gründen generell nicht öffentlich diskutiert werden können. Die Öffentlichkeit hat parallel dazu aber umfassend Gelegenheit, sich über den konkreten Projektentwurf zu informieren und zu äußern – informell etwa im Informationszentrum Sedelhöfe (Olgastraße 66) und in zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen, formell im aktuellen Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Die ausgewählten Zitate werden zur Kenntnis genommen und können in den Anlagen zum Originalschreiben nachgelesen werden.</p>
--	--

<p>Anregungen und Einwendungen in numerischer Reihenfolge 1-27 zzgl. Anlagen. Die Inhalte werden zusammengefasst wiedergegeben:</p> <p>1. Bedeutung des Werbeslogans „Mehr Stadt - Mehr Zukunft - Mehr Ulm“ für das Projekt:</p> <p>Verkauf des Grundstücks inklusive der Grundmauern des Geburtshauses von Albert Einstein an einen Investor, der nach der Realisierung des Projekts aufgelöst wird.</p> <p>Befürchtung einer nachträglichen Überdachung der öffentlichen Verkehrsflächen durch den zukünftigen Eigentümer/ Investor</p> <p>Verlust des direkten Einflusses auf das Angebot in den Sedelhöfen.</p> <p>Bevorzugung des Investors durch ein integriertes Parkhaus mit ca. 540 Stellplätzen und einseitige Steuerung der Besucherströme vom Bahnhof her kommend.</p> <p>Unklare Betreiberfolge und daraus erwachsend Gefahr des Einflussverlusts bei künftigen Umgestaltungen/ Neuordnungen</p> <p>Befürchtung einer Kannibalisierung zu Lasten des Blautalcenters</p>	<p>Der Verkauf des Grundstücks an einen Investor ist Grundvoraussetzung für die seit vielen Jahren betriebene städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich. Alle vertraglichen Regelungen zum Projekt gehen selbstverständlich auf Rechtsnachfolger der Vertragspartner über. Das Einsteinsche Geburtshaus wurde im 2. Weltkrieg zerstört; die Grundstücksparzellierung und die Gassenverläufe im Umfeld wurden im Zuge des Wiederaufbaus verändert und überformt; der historische Ort ist schon heute nicht mehr erfahrbar. Wie bereits heute der Fall wird auch in Zukunft im Umfeld des ehemaligen Hausstandorts an Einstein erinnert werden können.</p> <p>Die offene Gassenführung ist im Projektvertrag verankert und könnte gegebenenfalls auch durch die Rechtsnachfolger der Vertragspartner nicht verändert werden.</p> <p>Der Branchenmix und die prozentuale Verteilung der Sortimentgruppen in den Sedelhöfen wurden anhand von Marktforschungsgutachten entwickelt und in einem Vertrag mit der Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium festgeschrieben.</p> <p>Die Landesbauordnung verpflichtet grundsätzlich jeden Bauherren/Investor zum Nachweis notwendiger Stellplätze. Aus der Erfüllung dieser Verpflichtung kann keine Bevorzugung abgeleitet werden. Zum Thema „einseitige Steuerung der Besucherströme“ wird an anderer Stelle ausführlich Stellung bezogen.</p> <p>Alle Verpflichtungen aus dem Projektvertrag gehen an die Rechtsnachfolger über. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind betreiberunabhängig rechtsgültig.</p> <p>Das Projekt Sedelhöfe dient der Entwicklung und Stärkung des innerstädtischen</p>
--	---

<p>Befürchtung, die Werte und das Erbe der Stadt zu verkaufen</p> <p>2. Im privatrechtlichen Projektvertrag sind bereits Vereinbarungen getroffen, die dem Bürger nicht bekannt sind. Bürgerbeteiligung im Zuge des Bebauungsplanverfahrens hat den Anschein einer „Alibibeteiligung“. Beteiligungsspielraum ist nicht klar.</p> <p>3. Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet vor Veröffentlichung einer Studie zur Verteilung der Passantenströme statt; die Ergebnisse der Studie können somit nicht in die Beurteilung einfließen. Die Studie ist auch im Interesse der Stadt und sollte nicht die bestehende Händlerschaft finanziell belasten. Hinweise legen die Vermutung nahe, dass von Anfang an ein direkter Zugang zu den Sedelhöfen geplant gewesen ist.</p>	<p>Einzelhandelsstandorts gegenüber peripheren Standorten. Die Auswirkungen des Projektes Sedelhöfe sind in der vorliegenden Analyse der Fa. GMA zur Ansiedelung der Sedelhöfe auch für den Standort Blautalcenter differenziert nach Sortimenten untersucht worden. Die zu erwartenden Umsatzumverteilungseffekte liegen dort branchenspezifisch in der Regel unter 10 % und sind somit als wettbewerbliche Effekte einzuordnen. Selbst bei moderaten Überschreitungen dieser Schwelle in einzelnen Sortimenten (laut Standortanalyse nicht über 13 %) ist nach Aussage der Gutachter in Anbetracht der überdurchschnittlichen Umsatzleistungen nicht von Bestandsgefährdungen auszugehen.</p> <p>Die Stadt betreibt im Bereich der Sedelhöfe aktive Stadtentwicklung und sichert damit für die Zukunft deren Attraktivität für Bürgerschaft und Besucher.</p> <p>Das Projekt wurde zu allen wichtigen Meilensteinen seiner Entwicklung durch Beratungen und Beschlüsse des Gemeinderats bzw. des jeweils zuständigen Ausschusses legitimiert. Die Grundzüge der Aktivitäten der Stadt im Bereich der Sedelhofgasse sind seit 2007 öffentlich kommuniziert worden. Infolge der Beschänkungen durch das EU-Ausschreibungsverfahren konnten Debatten, in denen auch vertrauliche Inhalte etwa im Zusammenhang mit Vertrags- oder Grundstücksangelegenheiten zur Sprache kommen, nur in nichtöffentlicher Sitzung geführt werden. Aus diesem Prozess ging der vorliegende Projektentwurf hervor, der seinerseits umfangreich dokumentiert und kommuniziert wurde. Gegenstand des aktuellen Beteiligungsverfahrens ist somit der Bebauungsplanentwurf für ein konkretes Projekt, nicht die Grundsatzentscheidung. Das Bebauungsplanverfahren ist ein von privatrechtlichen Bindungen unabhängiges Verfahren; die Stadt ist also nicht verpflichtet, einen Bebauungsplan aufzustellen. Das Verfahren ist prinzipiell ergebnisoffen; Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind ein wesentlicher Belang für Entscheidungen am Rattstisch.</p> <p>Die Sedelhöfe sind kein geschlossenes System im Sinne konventioneller Einkaufscenter. Das Projekt zeichnet sich vielmehr durch eine offene Struktur und vielfältige Verknüpfungen mit den umliegenden Stadtfeldern aus. Die Sedelhöfe werden damit ein integrierter Bestandteil der City. In Anbetracht dieser vielfältigen</p>
---	---

<p>4. Planungsvorschlag einer weiteren Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist mit unangemessen hohen Kosten für die Stadt verbunden und führt nicht zu einem öffnenden City-Tor und einer gleichberechtigten Zugangslösung. Sich kreuzende Fußwege zwingen fast in die Sedelhöfe (<i>vgl. Anlage 3 zu diesem Schreiben</i>).</p> <p>Für einen sich öffnenden Stadtzugang werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Aufweitung des Durchgangs zwischen Bahnhofplatz 7 und Bahnhofstraße 18</li><li>- Übernahme der Rolltreppe in den Geltungsbereich und Ausdrehen in Richtung Südosten</li></ul> <p>Daraus ergeben sich folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mehr Licht</li><li>- Verbesserung der Aufenthaltsqualität</li><li>- Verbesserung der Fluchtwege</li><li>- Einfügen eines Platzes zu Ehren Albert Einsteins</li></ul> <p>5. Aus städtebaulicher Sicht kommt nur die Bahnhofstraße als Hauptzugang zur Stadt auf Ebene 0 infrage. Für nachfolgende Teilprojekte (Straßenbahn, Citybahnhof...) muss diese Ausrichtung bereits jetzt vorgegeben werden. Dieser Übergang muss auch für Behinderte, Blinde usw. barrierefrei möglich sein.</p> <p>6. Im Bbauungsplanverfahren „Sedelhöfe“ wurden die erarbeiteten Punkte aus den Bürgerforen zum Citybahnhof und den Teilprojekt Sedelhöfe nicht berücksichtigt und sind an dieser Stelle zu bewerten und abzuwägen. (<i>entsprechende Ergebnisse liegen als Anlage 4 zu diesem Schreiben bei</i>).</p>	<p>Beziehungen und einer Gemengelage aus Quell-/ Ziel- und Durchgangsverkehren wäre ein Gutachten über die voraussichtlichen Wege der Passanten hoch spekulativ. Die Stadt hat daher entschieden, sich an einer solchen Studie nicht zu beteiligen. Die strukturelle Verschmelzung der Sedelhöfe mit den umliegenden Bausteinen fördert das bruchlose Wechsels zwischen Alt und Neu. Ein Zugang zu den Sedelhöfen ist somit immer auch ein Zugang in die Stadt.</p> <p>Die Lage der zusätzlichen Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist der Forderung geschuldet, die Besucherströme möglichst weit nach Süden in die Nähe der Bahnhofstraße zu lenken. Eine Verlagerung in den Geltungsbereich, wie vorgeschlagen, würde dieser Absicht zuwider laufen. Die Verlagerung ginge zudem zulasten der Treppenbreite und würde die angestrebte Großzügigkeit des Aufgangs konterkarieren. Der Platz vor dem Treppenaufgang hat Verteilerfunktion; sich kreuzende Passantenströme zeigen gerade die angestrebten, vielfältigen Verknüpfungen alter und neuer Wegebeziehungen. Langfristiges städtebauliches Ziel ist die Wiederherstellung der Achse Bahnhofstraße-Hauptbahnhof. Ein Abrücken der Sedelhofbebauung von der Bahnhofstraße und die damit verbundene Aufweitung des Straßenraums nach Norden würden dieses Ziel schwächen und die unbefriedigende Bestandssituation weiter verfestigen. Belichtung und Fluchtwege sind in ausreichendem Maße gewährleistet. Die Qualität des Raumes würde durch die vorgeschlagene, an Bewegungsrichtungen orientierte Modifizierung der Platzkante wesentlich geschwächt. Der vorgeschlagene Einsteinplatz hat keinerlei räumliche Fassung und wäre faktisch nicht als Platz wahrnehmbar.</p> <p>Die Wiederherstellung der Ausrichtung der Bahnhofstraße auf den Hauptbahnhof ist und bleibt vorrangiges städtebauliches Ziel am Westeingang zur Innenstadt. Eine gesicherte Querung des Bahnhofplatzes entlang dieser Achse auf Ebene 0 wird allerdings nicht möglich sein. Die Lage der ebenerdigen Zugänge vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist bedingt durch die Länge der Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofplatz. Gesicherte Fußgängerüberwege sind nur an den beiden Enden der Haltestelle möglich. Die Stadtwerke Ulm GmbH, Betreiberin der Ulmer Straßenbahnen, hat den Vorschlag untersucht: Ein geregelter Überweg in Haltestellenmitte ist nicht möglich, da bei unregelmäßiger Aufstellung von</p>
--	---

<p>7. Im BauGB ist verankert, dass dem Bürger zum Vergleich / zur Bewertung Alternativplanungen vorzulegen sind, die sich erheblich voneinander unterscheiden. Im Fall „Sedelhöfe“ fehlen Alternativplanungen, obwohl das EU-Ausschreibungsrecht dies bei Anonymisierung der Pläne zulassen würde.</p> <p>8. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sollten dem Investor Auflagen zur Begrünung gemacht werden. Diese fehlt im Quartier bislang gänzlich. Insbesondere in Anbetracht der Veräußerung des Projekts an einen Dritten müssen diesbezüglich rechtzeitig die Weichen gestellt werden.</p> <p>9. Was bedeutet der Zuwachs von bis zu 280.000 Personen für den Parkplatzbedarf? Bei 312 Arbeitstagen und einer durchschnittlichen Fahrzeugbelegung von 2 Personen ist mit einem zusätzlichen Stellplatzbedarf von</p>	<p>Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte. Alle Fußgängerüberwege werden im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes behindertengerecht und barrierefrei hergestellt.</p> <p>Über die Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess im Rahmen des Projektes City-Bahnhof und die inhaltliche Abwägung der diskutierten Belange wurde bereits in der Sitzung des Fachbereichsausschusses vom 17.04.2012 berichtet (vgl. GD 133/12). Zur genannten Sitzung wurde eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsprozesses vorgelegt. Der Fachbereichsausschuss hat den Bericht zur Kenntnis genommen und den darin enthaltenen Abwägungen und Empfehlungen der Verwaltung zugestimmt. Die Ergebnisse des Partizipationsprozesses sind also bereits sehr früh in die weitere Projektentwicklung der Sedelhöfe eingeflossen. In Kenntnis dieser Ergebnisse hat beispielsweise der Gemeinderat am 25.04.2012, also in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Bericht zum Partizipationsprozess, über den Bericht zum EU- Ausschreibungsverfahren Sedelhöfe beraten und der Vergabe an den Erstplatzierten, die Fa. MAB, zugestimmt. Eine Einspeisung der Ergebnisse aus den Bürgerforen erst zum Bebauungsplanverfahren wäre unangemessen spät; von einer Wiederholung der Abwägung wird daher abgesehen.</p> <p>Die Prüfung von Planungsalternativen hat mit Durchführung eines EU-Vergabeverfahrens stattgefunden. Hierbei wurden mehrere Planungsalternativen bewertet. Schließlich wurde die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft MAB Development / Grüntuch Ernst ausgewählt. Der Bericht über das Ergebnis des EU-Ausschreibungsverfahrens wurde dem Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 156/12) vorgelegt.</p> <p>Das Projektgebiet ist vollständig unterbaut; Baumpflanzungen sind somit nicht möglich. Ungeachtet dessen sind die schmalen Gassen der Sedelhöfe wie viele andere Altstadtgassen auch für Baumstandorte nicht geeignet. Vereinzelt Grünstrukturen haben zudem nicht das Potenzial für eine nachhaltige Grünraumentwicklung. Der Fokus der städtischen Grünflächenplanung liegt daher generell auf zusammenhängenden oder vernetzten Grünstrukturen in der Stadt; diese haben ausreichend Potenzial, die Lebensqualität in der Stadt wesentlich zu</p>
--	--

<p>rund 448 Fahrzeugen, abschlägig der Personen, die mit ÖPNV anreisen, immer noch von 200-250 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. Hinzu kommt der Stellplatzbedarf für Wohnungen, Personal und die Dienstleistungsbereiche. Hierzu muss eine genaue Bedarfsanalyse durchgeführt werden. Das in Konstanz aufgetretene Verkehrschaos infolge des Einkaufszentrums LAGO muss verhindert werden. Die Anzahl der Stellplätze in den Sedelhöfen muss um den Bedarf der zusätzlichen Nutzungen (Wohnen, Büro...) erhöht werden; der Steuerzahler darf nicht belastet werden.</p> <p>10. Es muss sichergestellt werden, dass die Stellplätze der Sedelhöfe an das öffentliche Parkleitsystem angeschlossen sind und rund um die Uhr benutzt werden können. Die Tarife dürfen nicht unter den Tarifen der Ulmer Parkbetriebe platziert werden.</p> <p>11. Die Gewichtung der Bewertungskriterien bei der EU-Ausschreibung muss der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ohne die Zielvorgaben und Bewertungskriterien ist es der Öffentlichkeit nicht möglich, das Vorhaben zu bewerten und Vorschläge zur Zielerreichung einzureichen. Mit einer Veröffentlichung dieser Angaben (Pflichtenheft, Memorandum...) werden keine EU-Ausschreibungsrichtlinien preisgegeben. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Stadt die Angaben unter Verschluss hält.</p> <p>12. Im laufenden Verfahren gibt es keine richtige Beteiligung der Öffentlichkeit, was mehrfach über Gemeinderäte bestätigt</p>	<p>verbessern. Davon abgesehen wird zur Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen bzw. der Dachaufsicht im Bebauungsplan festgesetzt, dass Flachdächer mit Ausnahme der Gebäudeteile über der Hochhausgrenze (Brandschutzproblem!) extensiv zu begrünen sind. Ungeachtet dessen sind dekorative Grünpflanzungen etwa in Kübeln durchaus möglich und in den Projektplänen auch dargestellt.</p> <p>Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ist in der „Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)“ geregelt. Differenziert nach Verkehrsquellen werden dort bestimmten Nutzungen unterschiedliche Stellplatzzahlen zugeordnet. Diese Zahlen spiegeln Erfahrungswerte wider, welcher Bedarf bei welchen Bauvorhaben zu erwarten ist. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach VwV Stellplätze muss im Rahmen des Bauantrags berechnet und der Genehmigungsbehörde dargelegt werden. Der Nachweis umfasst immer die Gesamtmaßnahme, im Falle der Sedelhöfe also den Einzelhandel (Kundenverkehr plus Personal) sowie die Wohn- und Dienstleistungsflächen. Eine genaue Stellplatzberechnung ist erst möglich, wenn die exakte Flächenbelegung innerhalb des Projekts geklärt ist; es ist aber bereits absehbar, dass die derzeit geplanten ca. 540 Stellplätze den durch das Vorhaben generierten Bedarf ohne Weiteres abdecken können. Die Tiefgarage ist Teil des Gesamtprojekts und wird vom Investor ohne Einsatz öffentlicher Mittel erstellt. Der Stellplatzverlust infolge der Aufgabe der Sedelhofgarage wird durch das geplante Parkhaus am Bahnhofsplatz mehr als kompensiert.</p> <p>Betriebliche und tarifliche Fragen der Parkraumbewirtschaftung sind nicht Gegenstand des Verfahrens und werden zu gegebener Zeit geregelt.</p> <p>Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist ein konkretes Projekt. Der Projektentwurf ist vielfach veröffentlicht; für das Vorhaben wurde eigens ein Informationszentrum im Gebäude Olgastraße 66 sowie eine Internetauftritt eingerichtet. In zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen wurde das Projekt erläutert. Nicht zuletzt im laufenden Verfahren werden das Projekt und die damit verbundenen Zielsetzungen ausführlich dargestellt. Die Öffentlichkeit hat also umfassend Gelegenheit,</p>
---	---

<p>wurde (<i>Zitate der LINKEN bzw. der GRÜNE-Fraktion siehe Originalschreiben</i>)</p> <p>13.Details zu Verträgen dieser Art und deren Höhe müssen laut Gesetzgeber dem Gemeinderat bekannt sein, bevor es zur Unterzeichnung kommt. Im Fall der Sedelhöfe war dies nicht der Fall, was mehrfach über Gemeinderäte in öffentlichen Veranstaltungen dargelegt wurde (<i>Verweis auf FDP-Antrag siehe Originalschreiben</i>)</p> <p>14.Über den Verkauf/Weiterverkauf öffentlicher Flächen an einen unbekanntem Investor, wo ein öffentlicher Zugang zur Stadt entstehen sollte und sich Grundmauern des Einsteinschen Geburtshauses befinden, soll ein Bürgerbegehren /ein Bürgerentscheid durchgeführt werden.</p> <p>15.Wie viele Wohnungen werden in den Sedelhöfen tatsächlich geschaffen? Baubürgermeister Wetzig nennt in einer Veröffentlichung vom Juni 2013 40-60 Wohnungen. Zuletzt war nur noch von ca. 20 Wohnungen die Rede. Die vom Baubürgermeister genannte Größenordnung ist zu erfüllen, ohne dass die Höhe des Bauvorhabens verändert wird.</p>	<p>sich mit dem Vorhaben auseinanderzusetzen. Alle wesentlichen Schritte der Projektentwicklung, also auch Pflichtenheft mit den Bewertungskriterien und das Bewerbermemorandum wurden durch Beratungen bzw. Beschlüsse des Gemeinderats und der zuständigen Ausschüsse in Verantwortung für die Stadt begleitet und im Zuge der EU-Ausschreibung im Amtsblatt veröffentlicht. Diese haben schließlich zum nun vorliegenden konkreten Projektentwurf geführt, der hier zur Debatte steht.</p> <p>Auftakt zur formellen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens war eine Podiumsdiskussion am 16.10.2013 im Kornhaus; eine weitere Informations- und Diskussionsveranstaltung im Zuge des Auslegungsbeschlusses fand am 29.04.2014 statt. Begleitend dazu wurde im März/April 2014 eine Vortragsreihe zu Themen der Einzelhandelsentwicklung angeboten. Diesen Veranstaltungen im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens ging bereits eine Vielzahl informeller öffentlicher Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten voraus. U.a. wurde bei einer Informationsveranstaltung im Stadthaus am 09.10.2008 zum Projekt Citybahnhof auch ausführlich über das Sedelhof-Projekt informiert. Zudem war das Projekt Teil der Diskussionen im Rahmen des Forums Citybahnhof in den Jahren 2011 bis heute. Informationen sind seit 2008 im Infopavillon am Bahnhof und auf der Projektinternetseite <a href="http://www@citybahnhof-ulm.de">www@citybahnhof-ulm.de</a> erhältlich. Ferner geben die Ausstellung Sedelhöfe im Gebäude Olgastraße 66 sowie die Internetseite <a href="http://www@sedelhoefe-ulm.de">www@sedelhoefe-ulm.de</a> Auskunft über das Vorhaben. Infolge der Beschränkungen durch das EU-Ausschreibungsverfahren konnten lediglich solche Debatten, in denen auch vertrauliche Inhalte etwa im Zusammenhang mit Vertrags- oder Grundstücksangelegenheiten diskutiert wurden, nicht öffentlich geführt werden.</p> <p>Sowohl der Vertragsinhalt als auch die Höhe des Grundstückspreises wurden dem Gemeinderat zum Vergabebeschluss am 25.04.2012, also vor Vertragsunterzeichnung, dargelegt. Darüber hinaus waren die Fraktionen bereits im Vorfeld des Vergabebeschlusses über ihre Vertreter in der politischen Arbeitsgruppe Sedelhöfe laufend über den Fortgang der Vertragsverhandlung informiert.</p> <p>Für Bürgerbegehren gibt es einen gesetzlich geregelten Verfahrensweg. Die Initiative für ein Bürgerbegehren liegt per Definition bei der</p>
--	--

<p>16. Die Gebäudehöhen müssen wie im ersten Entwurf bleiben. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es, die einzelnen Bausteine des Quartiers nähmen Bezüge zur Umgebung auf: Nachdem sich die Standortbedingungen nicht verändert haben muss dem ursprünglichen Konzept treu geblieben werden.</p> <p>17. Der von Grüntuch Ernst beschriebene „fast dörfliche Charakter“ der privaten Freiräume im Umfeld der Wohnungen soll sich in den öffentlichen Verkehrsflächen wiederfinden.</p> <p>18. Die maximalen Schallpegelwerte von tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) sind unbedingt einzuhalten, um der hohen Wohnqualität des neuen Stadtquartiers gerecht zu werden (<i>Verweis auf Grafiken aus der schalltechnischen Untersuchung s. Originalschreiben</i>).</p> <p>19. Mit dem Investor gibt es bislang noch keinen Kaufvertrag zu den städtischen Grundstücken, das nötige Baurecht wurde noch nicht geschaffen. Insofern ist zu prüfen, ob die Richtlinie des Gemeinderats vom 05.07.2013, wonach 20 % der Wohnungen als preisgünstiger Wohnraum herzustellen ist, anzuwenden ist.</p> <p>20. Die geplante maximale Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup> ist nicht notwendig angesichts der geplanten</p>	<p>Bürgerschaft.</p> <p>Der letzte Planungsstand von MAB/Grüntuch Ernst vom 10.05.2013 weist entgegen früherer Abstimmungen in der Tat lediglich neun Wohneinheiten aus. Die Stadt hat daher die Festsetzungen des Bebauungsplans zum Auslegungsbeschluss dergestalt verändert, als in den obersten Geschossen an der Sedelhofgasse und der Mühlengasse (MK2) nun zwingend Wohnnutzung herzustellen ist. Die genaue Anzahl der Wohneinheiten ist von den letztendlich gewählten Wohnungsgrößen abhängig und bislang noch nicht planerisch nachgewiesen. Es wird sich voraussichtlich um eine Größenordnung von 20 Wohneinheiten handeln. Weitere Wohneinheiten etwa entlang der Friedrich-Ebert-Straße oder im Zentrum der Anlage haben sich aus Gründen des Lärmschutzes, der Erschließung oder der Belichtung nicht als sinnvoll erwiesen.</p> <p>Die Vergrößerung der Wohnfläche bedingt eine Erhöhung des Baukörpers an der Mühlengasse; andernfalls ginge die Wohnnutzung zulasten der avisierten Verkaufsfläche von 18.000 m<sup>2</sup>. Die städtebauliche Prüfung hat ergeben, dass sich die moderate Erhöhung des Baukörpers in die Umgebung ohne Weiteres einfügt und die notwendigen Abstandsflächen nach LBO an der Mühlengasse eingehalten werden können. Eine Verschiebung der städtebaulichen Wertigkeiten innerhalb des Gefüges findet dadurch nicht statt.</p> <p>Die öffentlichen Erschließungsflächen in den Sedelhöfen sind Teil des innerstädtischen Wege- und Straßennetzes. Der zitierte „dörfliche Charakter“ privater Wohndecks würde das Wesen dieser urbanen Straßenräume konterkarieren und wäre gestalterisch wie funktional nicht sinnvoll übertragbar.</p> <p>Die herangezogenen Grafiken stellen den Eintrag von Verkehrslärm ins Quartier dar. Bereits im Bestand liegen die Werte, wie an vielen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, über den einschlägigen Richtwerten. Durch die abschirmende Wirkung der Neubebauung wird sich die Verkehrslärmimmission ins Quartier tendenziell verringern. Für schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Projektgebiets, d.h. für die geplanten Wohnungen, wurden im Bebauungsplan</p>
---	---

<p>Einzelhandelsflächen im Rahmen des City-Bahnhofs von ca. 5000 m<sup>2</sup>. Die Verkaufsfläche soll um ca. 2000 bis 4.000 m<sup>2</sup> zugunsten weiterer Wohnungen reduziert werden, zumal bereits heute die durchschnittliche Verkaufsfläche pro Einwohner über dem deutschen Querschnitt liegt (s. <i>Grafik im Originalschreiben</i>)</p> <p>21. Die Studie der Customer Research 42 GmbH beinhaltet mehrere Aussagen zu „Kannibalisierungseffekten“. Dies spricht dafür, die maximale Grenze der Verkaufsflächen nicht auszureizen (<i>Zitate aus der Studie siehe Originalschreiben</i>)</p> <p>22. Eine Grafik von M. Walther zeigt, dass sich Mieten und Immobilienwerte in Städten ohne Einkaufszentren deutlich positiver entwickeln – ein weiteres Argument dafür, mit der Größe der Sedelhöfe behutsam umzugehen.</p> <p>23. Für die Bewertung fehlen dem Bürger nach wie vor folgende Informationen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bewertungskriterien aus dem Architekturwettbewerb, die zum Entwurf von MAB geführt haben, sowie eine Begründung, weshalb von Zielen und Bewertungskriterien abgewichen wurde;</li><li>– Verkaufsflächenentwicklung;</li></ul>	<p>gesonderte Bestimmungen getroffen, die gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten (s. 1.7.1. der textlichen Festsetzungen).</p> <p>Das Programm preisgünstiger Wohnraum wurde im Rahmen der Wohnungsbaudebatte am 04.07.2013 vom Fachbereichsausschuss beschlossen. Das Projekt Sedelhöfe fällt, wie bereits erläutert, weder inhaltlich (ausschließlich Geschosswohnungsbau!) noch terminlich (ausschlaggebend ist der Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung, nicht das Vertragsclosing!) unter diesen Grundsatzbeschluss.</p> <p>Der Verkaufsflächenzuwachs um 18.000 qm beruht auf engen und frühzeitigen Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen. Seit Jahren besteht großer Druck auf die Handelsflächen in der Ulmer Innenstadt. Es gibt quasi keinen Leerstand bei Einzelhandelsflächen. Insbesondere Filialisten beklagen seit geraumer Zeit, dass für eine Präsenz auf dem Ulmer Markt keine geeigneten Ladenflächen zur Verfügung stehen. Infolgedessen hat der Ulmer Gemeinderat die strategische Entscheidung getroffen, neue Formen des Einkaufens in der Innenstadt zu etablieren. Mit dem Projekt Sedelhöfe beabsichtigt die Stadt gerade eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto und damit eine Steigerung der Besucherfrequenz. Im Unterschied dazu ist es erklärtes Ziel der Stadt, im Bereich des Citybahnhofs keinen zusätzlichen Einzelhandelsschwerpunkt zu installieren. Einzelhandelsflächen im Zusammenhang mit dem Bahnhofprojekt sollen daher nur für bahnhofsaffine Sortimente eingerichtet werden. Die Flächen können somit nicht gegen die Verkaufsfläche der Sedelhöfe aufgerechnet werden. Zwangsläufig liegt die durchschnittliche Verkaufsfläche pro Einwohner in einem Oberzentrum wie Ulm über dem Bundesdurchschnitt; dies entspricht der Systematik und den Zielen der Raumplanung.</p> <p>Die Stadt Ulm und die IHK haben die erwähnte zielgruppenorientierte Standortanalyse bei der Customer Research GmbH gerade mit dem Ziel in Auftrag gegeben, Kannibalisierungseffekte im Ulmer Einzelhandel zu vermeiden. Die Studie gibt hierzu konkrete Handlungsempfehlungen. Diese Empfehlungen wurden aufgenommen, indem u.a. ein Branchenmix festgelegt und vertraglich gesichert wurde, der strikt auf die Generierung von Neukunden ausgerichtet ist.</p> <p>Ohne den Zusammenhang, aus dem die</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"><li>- Verträglichkeitsgutachten eines neutralen und kompetenten Gutachters mit klaren Zielstellungen (der Einwender bezweifelt die Neutralität und Kompetenz des GMA-Gutachtens, s. Originalschreiben)</li><li>- Offenlegung der MAB-Verträge oder, falls rechtlich nicht möglich, Vorstellung weiterer Plaungsalternativen und Durchführung von Workshops, Bürgerforen...</li><li>- Darlegung und Begründung, welche Elemente aus dem Verfahren zum Citybahnhof übernommen wurden</li><li>- Verkehrsgutachten</li><li>- Aussagen zur Brandschutzkonzeption unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung</li><li>- Inhalte der nicht öffentlichen Beschlüsse</li></ul> <p>24. Da die öffentlichen Verkehrsflächen ins Eigentum von MAB wechseln, müssen Barrierefreiheit und behindertengerechter Ausbau vertraglich sichergestellt werden.</p> <p>25. Da der Investor MAB aufgelöst wird und die Sedelhöfe weiterveräußert werden, muss das Projekt über den Nachweis einer Bonität oder einer Ausfallbürgschaft abgesichert sein, um Risiken von der Stadt fern zu halten.</p> <p>26. Die Weiterveräußerung darf nicht zu zusätzlichen Forderungen (etwa Überdachung der Verkehrsflächen) führen; vertragliche Absicherung wird gefordert.</p> <p>27. Der Satzungsbeschluss ist unabhängig vom privatrechtlichen Projektvertrag; der Gemeinderat bestimmt und trägt die Verantwortung. Der Satzungsbeschluss muss gegebenenfalls solange zurückgestellt werden, bis entsprechende Lösungen vorliegen. Der Einwender erinnert in diesem Zusammenhang an die Wahlversprechen zur Kommunalwahl.</p> <p><u>Fünftes Schreiben vom 28.05.2014, 20:13 Uhr</u></p>	<p>gezeigte Tabelle genommen wurde, und ohne Betrachtung der jeweils spezifischen Umstände vor Ort ist der Aussagegehalt der Grafik nicht zu bewerten.</p> <p>Wurde unter Punkt 11 bereits beantwortet.</p> <p>Die Verkaufsflächenwerte für die Stadt Ulm haben Eingang in die Auswirkungsanalyse der GMA gefunden; diese liegt vor.</p> <p>Ein Verträglichkeitsgutachten liegt mit der Auswirkungsanalyse der GMA vor. Die Zweifel an der Objektivität des Gutachters werden nicht geteilt.</p> <p>Offenlegung der Verträge ist rechtlich nicht möglich; Planungsalternativen wurden im Rahmen des EU-Ausschreibungsverfahrens diskutiert und bewertet; Workshops und Bürgerforen haben zu Beginn des Planungsprozesses bereits stattgefunden.</p> <p>Wurde unter Punkt 6 bereits beantwortet.</p> <p>Das Verkehrsgutachten liegt als Anlage bei.</p> <p>Bauordnungsrechtliche Fragen etwa zum Brandschutz oder zur Barrierefreiheit sind Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens. Hier gelten die gesetzlichen Regelungen der Landesbauordnung.</p> <p>Nichtöffentliche Beschlüsse können aus bereits erläuterten Gründen nicht veröffentlicht werden.</p> <p>Gesetze und Vorschriften gelten unabhängig von Eigentumsverhältnissen und bedürfen keiner privatrechtlichen Absicherung.</p> <p>Der Einwand ist ohne Relevanz für das Bebauungsplanverfahren.</p>
--	--

<p><i>(Ergänzung der Anlagen zu Schreiben Nr. 4, keine zusätzlichen abwägungsrelevanten Inhalte)</i></p> <p><u>Sechstes Schreiben vom 28.05.2014, 20:17 Uhr</u></p> <p>In seinem sechsten Schreiben kritisiert der Einwender, dass in Bezug auf den umstrittenen Stadtzugang keine Alternativen aufgezeigt wurden. Der Einwender hat daher unter den folgenden Zielsetzungen mehrere Vorschläge erarbeitet(s. <i>Anlagen zum Originalschreiben</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ergänzung des bestehenden Handels</li><li>- Öffnender Stadtzugang</li><li>- Gleichberechtigter Zugang bezüglich Passantenströme vom Bahnhof</li><li>- Beibehaltung der Hauptachse/ Sichtbeziehung Bahnhof - Münster</li></ul> <p>Die Anregungen beziehen sich auf Anlage 9 der Sitzungsvorlage zum Auslegungsbeschluss. Der darin gezeigte Lösungsansatz befindet sich außerhalb des Gelungsbereichs, bedarf der Vereinbarung mit mehreren Eigentümern und generiert Zusatzkosten. Zudem soll an dieser Stelle ein öffnendes Tor zur Stadt entstehen. Als Basis für die alternativen Lösungsvarianten wurde der Aufgang und Zugang zur Stadt geöffnet; dazu muss das geplante Gebäudedeck der Sedelhöfe am Gebäude Bahnhofstraße 18 zurückgesetzt werden.</p>	<p>Alle Verpflichtungen aus dem Projektvertrag gehen gegebenenfalls an die Rechtsnachfolger über. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind betreiberunabhängig rechtsgültig.</p> <p>Die Terminierung der Beschlüsse ist Angelegenheit des Gemeinderats.</p> <p>Zu dieser Basisvariante wurde bereits unter Punkt 4 des vierten Schreibens Stellung bezogen. Ergänzend wird angemerkt, dass der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm am 17.04.2012 (GD Nr. 133/12) beschlossen hat, die Lagen der heutigen Fußgängerunterführungen sowohl unter den Bahngleisen als auch unter dem Bahnhofplatz auch für die künftigen Neubauten beizubehalten. Dies gilt auch für die Lage des heutigen Passagenzugangs von der Bahnhofstraße her.</p> <p>Der Einwender lässt bei seinen alternativen Lösungsvarianten mehrere wichtige Aspekte außer Acht. Eine Reduzierung der Betrachtung auf lediglich vom Einwender angenommene Passantenströme und Verhaltensweisen ist schon im Sinne einer nachhaltigen und ganzheitlichen Planung nicht sinnvoll.</p> <p>Sämtliche vorgeschlagene Lösungsvarianten berücksichtigen nicht, dass die Bahnhofspassage mit einer größeren lichten Höhe erneuert wird. Dies ist aber gerade im Hinblick auf ein zukunftsorientierte Planung geboten. Der Neubau der Bahnhofspassage bedingt dann eine Verlängerung der geplanten Treppen-/Rolltreppenanlage von ca. 10 m (heutige Passage) auf künftig ca. 15 m Länge (erneuerte Passage). Eine Verlängerung nach Osten scheidet wegen erhöhtem Umbauaufwand im UG und damit höheren</p>
--	--

<p>– Lösungsvariante V1: (s. Anlage 1 zum Originalschreiben)</p> <p>Rolltreppe wird in der Hauptwegeachse der Strecke Bahnhof – Bahnhofstraße vorgesehen. Ein wesentlich breiterer Treppenaufgang gibt Passanten, gerade auch der Zielgruppe jüngerer Menschen, die Möglichkeit, direkt in die Sedelhöfe zu gelangen. Behandlung/Gewichtung entspricht den Zielvorgaben der Stadt (Sedelhöfe als Ergänzung der zum Handel in der Haupteinkaufsstraße). Dadurch Vermeidung einer Rolltreppe auf fremdem Grund und der damit verbundenen Verhandlungen und Kosten. Gleichberechtigung ist weiterhin gegeben.</p> <p>– Lösungsvariante V2: (s. Anlage 2 zum Originalschreiben)</p> <p>Rolltreppe wird zwischen zwei separaten Treppenaufgängen platziert, wobei ein Aufgang in Richtung Sedelhöfe ausgerichtet ist und der zweite in Richtung Bahnhofstraße. Das Planvorhaben befindet sich ebenfalls komplett im Geltungsbereich des Bebauungsplans; die Stadt spart Kosten für Wegerecht und Schaffung einer zweiten Rolltreppe inkl. Folgekosten.</p> <p>– - Lösungsvariante V3: (s. Anlage 3 zum Originalschreiben)</p> <p>Die Lösungsvariante V3 ergänzt die Variante 1 um eine weitere Rolltreppe, um beide Seiten gleichberechtigt mit Besuchern und Passanten bedienen zu können. Zwischen den beiden Rolltreppen ist ein verbindender Treppenaufgang geplant. Auch bei Variante 3 entfallen Verhandlungen und weitere Kosten für das zusätzliche Wegerecht und diverse Folgekosten.</p> <p>Entgegen der Ankündigung des Oberbürgermeisters (s. Anlage 4 zum Originalschreiben) wurden der Öffentlichkeit bisher keine alternativen Lösungsansätze vorgelegt. Die von der Stadt vorgeschlagene Lösung (s. Anlage 5 zum Originalschreiben) zeigt, dass Passantenströme direkt in die</p>	<p>Kosten aus und widerspricht zudem der Forderung des Handels, die Treppenlage wegen der Blickbeziehung in die Bahnhofstraße möglichst weit nach Westen zu verlegen.</p> <p>Bei allen vom Einwander vorgeschlagenen Lösungsvarianten werden unterschiedliche Passantenströme (aus der Bahnhofsunterführung, aus dem UG der Sedelhöfe, von der Ebene 0, innerhalb der Unterführung) auf engem Raum vermischt. Dies führt bei den vorliegenden und künftig erhöhten Passantenzahlen zwangsläufig zu gravierenden Konflikten. Vor allem der direkte Bereich vor Rolltreppenanlagen muss von anderen Passantenströmen freigehalten werden. Parallele Treppen-/Rolltreppenanlagen sind daher grundsätzlich sinnvoller.</p> <p>Zu Lösungsvariante V1: Die Variante ist aus bautechnischer Sicht nicht machbar. Die Rolltreppe kann wegen der erforderlichen Abfangungsmaßnahmen nicht bis ans benachbarte Gebäude herangerückt werden. Im Zuge des Neubaus der Bahnhofspassage und der damit erforderlichen Verlängerung der Treppenanlagen reduziert sich die Breite des Antritts der Treppenanlage im UG durch die Verschränkung der einzelnen Treppenläufe. Die Lösung führt zu einer Vermischung der Passantenströme auf engstem Raum. Sie ist somit auch funktional nicht sinnvoll.</p> <p>Zu Lösungsvariante V2: Die Variante verschiebt die gesamte Treppenanlage nach Norden zu Ungunsten der Bahnhofstraße. Der Bereich vor der Treppenanlage im UG hat Passantenströme aus unterschiedlichen Richtungen zu bewältigen. Die vorgeschlagene Lösung führt zu einer Vermischung dieser Passantenströme auf engstem Raum. Die Lösung ist somit funktional nicht sinnvoll und widerspricht den Zielsetzungen einer gleichberechtigten Anbindung. Eine Verlängerung der Anlage im Zuge des Neubaus der Bahnhofsunterführung ist nicht möglich.</p> <p>Zu Lösungsvariante V3: Die Rolltreppe kann wegen der erforderlichen Abfangungsmaßnahmen nicht bis ans benachbarte Gebäude herangerückt werden. Die zusätzliche Rolltreppe im Norden verengt den Zugang zu den Sedelhöfen im UG auf ein funktional nicht hinnehmbares Maß. An dieser</p>
--	---

<p>Sedelhöfe geleitet werden und zum Erreichen der Bahnhofstraße Passanten von der Rolltreppe kreuzen müssen.</p> <p><u>Siebtes Schreiben vom 28.05.2014, 23:00 Uhr</u></p> <p>In seinem siebten Schreiben verweist der Einwender auf zwei weitere Anlagen und bittet um Aussagen zu Bild und Schrift. Nach Auffassung des Einwenders sind bisher Aussagen von Verantwortlichen der Stadtspitze sehr widersprüchlich und Dinge werden schön geredet, die nicht der Realität entsprechen und primär im Interesse des Investors liegen.</p> <p>zu Anlage 1, Blatt 1: Kritik: enge Gassen mit lediglich 30 % der Breite der Hirschstraße bei meist höheren Gebäuden</p> <p>zu Anlage 1, Blatt 2: Kritik: Höhe des Deutschhauses taugt nicht als Referenzobjekt in der näheren Umgebung.</p> <p>zu Anlage 1, Blatt 3: Kritik: der Zugang verengt sich zur Stadt, die engen Gassen wirken erdrückend und bieten keine Aufenthaltsqualität</p> <p>zu Anlage 1, Blatt 4: Kritik: Anlage ist nicht barrierefrei und stellt für Menschen mit Behinderung gerade auch im Brandfall ein Hindernis dar.</p> <p>zu Anlage 2: Powerpoint-Präsentation „Einkaufszentrum Sedelhöfe?“ anlässlich einer Informations- und Diskussionsveranstaltung verschiedener Bürgerinitiativen am 6. März 2014. Die Präsentation befasst sich kritisch mit den folgenden Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Ungenügende Partizipation</li><li>– Anzahl der Wohneinheiten</li></ul>	<p>Stelle liegen Zugänge zu Ladengeschäften. Die im Zuge des Neubaus der Bahnhofspassage erforderliche Verlängerung der gesamten Treppenanlage würde dazu führen, dass die mittige Treppe nicht mehr nutzbar ist. Die unterschiedlichen Passantenströme vor der Treppenanlage im UG sind in dieser Variante ebenfalls nicht bewältigt. Die Lösung ist funktional nicht sinnvoll und technisch nicht umsetzbar.</p> <p>Die Ankündigung des Oberbürgermeisters stammt vom Sommer 2013, also aus der Zeit vor dem Auslegungsbeschluss. Zu diesem Beschluss wurde die Planung sehr wohl nachgebessert und eine Alternative zum Treppenaufgang aus der Passage vorgelegt. Die Befürchtungen im Zusammenhang mit sich kreuzenden Bewegungsrichtungen sind nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Gassen in den Sedelhöfen sind in ihrer Bedeutung der Bahnhof-/Hirschstraße untergeordnet; dies spiegelt sich in deren geringeren Querschnitten wider. Der Zugang zur Bahnhofstraße bleibt in gleicher Breite bestehen und wird um einen zweiten Zugang weiter nördlich ergänzt und nicht etwa ersetzt.</p> <p>Der Punkt wurde bereits in der Stellungnahme zum dritten Schreiben des Einwenders behandelt.</p> <p>Die interne Erschließung des Quartiers besteht aus einer abwechslungsreichen Abfolge aus Gassen und räumlichen Aufweitungen, deren Proportionen in verdichteten Innenstädten durchaus üblich sind. Die Erweiterung des öffentlichen Raums in das erste Obergeschoss mit großzügigen Terrassen und Passagen erzeugt zusätzlich Aufenthaltsqualität.</p> <p>Alle Ebenen sind mit öffentlich zugänglichen</p>
---	--



<p>– Geheimhaltung des Projektvertrags</p> <p>– Privatisierung des öffentlichen Raums.</p> <p><u>Achtes Schreiben vom 30.05.2014</u></p> <p>In seinem achten Schreiben verweist der Einwender auf weitere Anlagen und bittet um Abwägung und Bewertung.</p> <p>Anlage 1:</p> <p>– Auszug von der Internetseite Citybahnhof</p> <p>– Systemskizze „Sichtbeziehung Bahnhof/Münster“</p> <p>Anlage 2: Übersicht über Neueröffnungen in Ulm und Umgebung; ein Großteil davon wurde nach der Erstellung des Raumordnungsverfahrens 2003/2004 zum ECE-Center errichtet; schon damals galt aber ein festgelegter Maximalwert von 18.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.</p> <p>Anlage 3: Zwei Powerpoint-Präsentationen der IHK mit</p>	<p>bzw. in die umliegenden Quartiere weiterleiten.</p> <p>Ein Einkaufsquartier dieser Größenordnung bedarf einer ausreichenden Infrastruktur zur Erschließung und Andienung. Somit sind Bereiche, die vorwiegend funktional geprägt sind, unvermeidbar. Solche Funktionen konzentrieren sich zwangsläufig in Zonen, die auch für große Fahrzeuge gut erreichbar sind. Im vorliegenden Projektentwurf wurde darauf geachtet, dass städtebaulich sensible Abschnitte, etwa am Bahnhofplatz oder entlang der Mühlengasse, Schauffassaden erhalten. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens wird darauf zu achten sein, dass auch funktionsgeprägte Abschnitte ansprechend gestaltet werden.</p> <p>Zum Thema „Veröffentlichung des Projektvertrags“ wurde bereits mehrfach, etwa im dritten Schreiben sowie unter den Punkten 2, 13 und 23 des vierten Schreibens, Stellung bezogen.</p> <p>Der angestrebte öffentliche Charakter der Anlage wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung sowie der Zugang aus der Bahnhofspassage mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Im Übrigen führen die bestehenden Fußwege von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage bereits heute teilweise über private Grundstücksflächen, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt sind.</p> <p>Die zitierte Internetseite zum Citybahnhofs-Projekt beschreibt den Baustein Bahnhofspassage/ Sedelhöfe und steht in keiner Weise im Widerspruch zum vorliegenden Projekt.</p> <p>Die Sedelhöfe befinden sich nördlich der gezeigten Blickachse zwischen Bahnhofplatz/ Bahnhofstraße und Münsterturm. Diese Sichtbeziehung wird sich durch das Projekt Sedelhöfe nicht verändern.</p>
--	---

<p>Lösungsvorschlägen zu einem neuen Stadtzugang.</p> <p>Anlage 4: Stellungnahme des Ulmer City Marketing insbesondere zu den Themen Wegeführung und Planungshoheit</p>	<p>Das aktuelle Projekt basiert nicht auf einer Entscheidung aus dem Jahr 2003/2004 sondern vielmehr auf einer aktuellen raumordnerischen Beurteilung. Die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium hat im Februar 2013 auf der Grundlage aktueller Markt- und Standortanalysen entschieden, dass von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden kann, da die Kernregelungen der Einzelhandelssteuerung des Landesentwicklungsplans eingehalten werden. Im Übrigen ist die beigefügte Liste insofern nur von geringer Aussagekraft, als die Aspekte Zentrenrelevanz und Sortimente ausgeblendet wurden und z.B. auch Betreiberwechsel in bestehenden Verkaufsflächen oder Gastronomiebetriebe mit aufgeführt wurden.</p> <p>Die unter dem Namen „City-Tor Ulm“ firmierenden Anregungen/Einwände hat u.a. die IHK bereits zum Auslegungsbeschluss in das Verfahren eingebracht. Die Verwaltung hat dazu bereits umfangreich Stellung genommen (siehe Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss GD 087/14, z.B. Schreiben des Einwenders 23/Anlage 5.23 vom 12.12.2013 oder Schreiben der IHK/Anlage 6.3 vom 13.12.2013).</p> <p>Ein identisches Schreiben wurde bereits zum Auslegungsbeschluss in das Verfahren eingebracht. Die Verwaltung hat dazu bereits umfangreich Stellung genommen (siehe Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss GD 087/14, Schreiben des Einwenders 22/Anlage 5.22 vom 19.11.2013).</p>
<p><u>Einwender 9, Schreiben vom 28.05.2014 (Anlage 7.9)</u></p> <p><i>Der Einwender vertritt 3 verschiedene Einzelhandelsgesellschaften mit Niederlassungen in der Bahnhofstraße:</i></p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.2 BauGB nehmen wir zu dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ (Planungsstand 20. Februar 2014) Stellung:</p> <p>A.Zusammenfassung</p> <p>– Der Gemeinderat hat das Planungskonzept „Sedelhöfe“ nicht richtig und nicht rechtzeitig abgewogen. Die Entscheidung für das Planungskonzept ist schon mit der Vergabe</p>	<p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt. Im Rahmen des Berichts über das EU-Ausschreibungsverfahren wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.04.2012 (GD 156/12) alle Bieter, die den</p>

<p>an die MAB GmbH gefallen. Die für diese Vergabeentscheidung erforderliche Abwägung nahm die Verwaltung ohne Beteiligung des Gemeinderates vor. Dies war nicht nur vergaberechtlich nicht geboten, sondern bereits unzulässig. Dem Gemeinderat wurde lediglich die Konzeption des von der Verwaltung ausgewählten Siegers präsentiert und zur Entscheidung vorgelegt. Die Vergabeentscheidung kann eine Abwägung des Gemeinderats im Bebauungsplanaufstellungsverfahren aber nicht ersetzen. Die Planungskonzeption ist daher erneut und vorurteilsfrei zu prüfen, insbesondere im Hinblick auf Konzepte, die einen besseren Zugang zur Innenstadt und zur Bahnhofstraße erlauben.</p> <p>– Die Planung verletzt das Gebot der Wettbewerbsneutralität. Die Passantenströme werden so geleitet, dass die „Sedelhöfe“ auf Kosten der Bahnhofstraße einseitig und unberechtigt bevorzugt werden. Die von der Stadt vorgelegten Vorschläge zur Verbesserung der Situation sind sowohl inhaltlich unzureichend als auch unzureichend abgesichert. Ein fairer Ausgleich zwischen den „Sedelhöfen“ und der übrigen Innenstadt ist nicht erkennbar. Die fiskalischen Folgen eines Scheiterns des Projekts „Sedelhöfe“ sind offenzulegen, damit bestehende Zwangslagen offen erörtert oder eben ausgeräumt werden können.</p> <p>– Der Begründung des Bebauungsplans liegen unzutreffende Annahmen zu den Umsatzverlagerungen zugrunde. Die „Sedelhöfe“ werden sich weitestgehend nicht aus zusätzlichem Kaufkraftaufkommen speisen. Vielmehr wird es zu erheblichen Umsatzverlagerungen kommen. Die vom Investor vorgelegte Studie ist für eine gerechte Abwägung ungeeignet. Sie legt weder Ausmaß noch Gründe eines von der Stadt gleichwohl unterstellten höheren Kaufkraftzuflusses offen.</p>	<p>Voraussetzungen des Verfahrens entsprochen haben, umfassend und inklusive einer detaillierten Bewertungsmatrix zur Kenntnisnahme und Beratung vorgelegt. Die anschließende Vergabeentscheidung des Gemeinderats (GD 157/12) erging nach Abwägung und in Kenntnis der konkurrierenden Angebote. Eine vorurteilsfreie Prüfung der Planungskonzeption hat somit stattgefunden; eine erneute Prüfung, wie gefordert, wird daher abgelehnt.</p> <p>Die der vorliegenden Planung zugrunde liegende Konzeption entspricht langjährigen stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto bzw. zur Restrukturierung und Aufwertung eines lange Zeit vernachlässigten Stadtquartiers. Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern dient vielmehr dazu, ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten. Das Projekt erweitert das Angebot an die Passanten, im Sinne der Wahlfreiheit unterschiedliche Wege vom Hauptbahnhof zu den Zielen der Innenstadt zu nehmen. Es ist gerade die Stärke des vorliegenden Entwurfs, dass die bestehenden Einzelhandelslagen insbesondere an der Bahnhofstraße in die Wegeführung eingebunden sind und somit ein bruchloses Pendeln zwischen den einzelnen Lagen ermöglicht wird. Im Übrigen ist es Aufgabe der Stadtentwicklung, die Innenstadt mit ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion in ihrer Gesamtheit im Auge zu behalten und nicht auf die Hauptgeschäftslagen zu reduzieren.</p> <p>Dem Bebauungsplan liegen u.a. die Zielgruppenorientierte Standortanalyse der Customer Research 42 GmbH sowie die Auswirkungsanalyse zur Ansiedelung des innerstädtischen Einkaufszentrums „Sedelhöfe“ der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) zugrunde. Es gibt keine Veranlassung, an der Aussagekraft dieser Studien etablierter Gutachter zu zweifeln. Die höhere Raumordnungsbehörde hat in Ihrer Entscheidung vom 23.10.2012 im Übrigen die Raumverträglichkeit des Vorhabens bestätigt.</p>
--	---

<p>– Der Bebauungsplan hätte das Grundstück Bahnhofstraße 7 einbeziehen müssen. Die fehlende dingliche Verfügungsberechtigung der Stadt Ulm hindert eine Einbeziehung nicht. Selbst nach der Begründung des Bebauungsplans ist dieses Grundstück für einen städtebaulich sinnvollen und wettbewerbsneutralen Zugang zur Ulmer Innenstadt erforderlich. Im Bebauungsplan wird sogar eine Fahrtreppe außerhalb der Gebietsgrenzen des Bebauungsplans eingezeichnet, und sie wird – obwohl ungesichert – sogar der Abwägung zugrunde gelegt.</p> <p>– Die Verkehrsflächen, die für öffentlichen Zugang vom Bahnhof zur Innenstadt über die Bahnhofstraße erforderlich sind, müssen als öffentliche Verkehrsfläche im Eigentum der Stadt Ulm festgesetzt werden. Nur so ist – auch im Hinblick auf bereits geplante Änderungen – der öffentliche Zugang zur Innenstadt ausreichend gesichert.</p> <p>– Das raumordnungsrechtliche Beeinträchtigungsgebot ist verletzt. Selbst die von der Studie des Investors aufgezeigten Umsatzverlagerungen haben erhebliche städtebauliche Auswirkungen auf Teile der Innenstadt. Das wäre auch nicht etwa dadurch geheilt, dass Umsatzverlagerungen innerhalb der Gesamtstadt ausgeglichen würden oder wenn die Umsätze sogar in der Innenstadt verbleiben würden. Vielmehr müssen die Auswirkungen untersucht werden. Es ist schon aus Rechtsgründen zu vermeiden, dass dem Sanierungsgebiet „Sedelhöfe“ weitere Sanierungsgebiete in der Innenstadt folgen.</p> <p>B. Sachverhalt</p> <p>I. Verfahren</p> <p>1. Vergabeverfahren</p> <p>a. 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</p>	<p>Das Grundstück Bahnhofplatz 7 ist in Privateigentum und nicht Teil des Projektes Sedelhöfe; ein Erwerb oder eine grundlegende Neuordnung des Grundstücks ist derzeit nicht absehbar, dessen Einbeziehung in den Bebauungsplanumgriff nicht sinnvoll. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist jedoch darauf abgestimmt, dass das langfristige städtebauliche Ziel einer axialen Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz nicht behindert wird. Mit dem Auslegungsbeschluss wurde die Verwaltung beauftragt, mit den Eigentümern des Flst.Nr. 61/1 (Bahnhofplatz 7) eine Vereinbarung über die Ausweitung der Treppenanlage der Bahnhofspassage in den aufgelassenen Kanal der Kleinen Blau zu schließen.</p> <p>Der öffentliche Zugang wird dauerhaft gesichert, indem die interne, öffentliche Wegeführung sowie der Zugang aus der Bahnhofspassage mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit belegt werden. Diese Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Im Übrigen führen die bestehenden Fußwege von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage bereits heute teilweise über private Grundstücksflächen, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt sind.</p> <p>Erhebliche städtebauliche Auswirkungen durch Umsatzverlagerungen aus bestehenden Einkaufslagen sind bereits deshalb ausgeschlossen, weil die Sedelhöfe nicht etwa als geschlossenes Einkaufszentrum in Konkurrenz zu bestehenden Einkaufslagen treten, sondern diese mit ihrer offenen, intensiv vernetzten und in das bestehende Wegenetz eingebundenen Struktur erweitern und stärken. In ihrer raumordnerischen Entscheidung hat die Raumordnungsbehörde am Regierungspräsidium Tübingen bestätigt, dass ein Verstoß gegen das Beeinträchtungsverbot nicht angenommen werden kann.</p> <p>(Beschreibung)</p>
---	--

<p>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 MAB GmbH und schloss mit ihr einen Projektvertrag.</p> <p>b. An dem Vergabeverfahren war der Gemeinderat nur punktuell beteiligt. Er hat ein – offenbar nicht öffentliches – Memorandum beschlossen, welches die städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen beschreibt. Das Verfahren selbst betrieb eine Projektleitungsgruppe, die auch die Auswahlentscheidung eigenständig traf. Der Gemeinderat war lediglich über eine politische Arbeitsgruppe aus Vertretern der Fraktion in das Verfahren eingebunden. Diese Arbeitsgruppe wurde zu den wesentlichen Verfahrensschritten einberufen und informiert, entschied aber offenbar nicht. (Beschlussvorlage zu Vergabe vom 25.04.2012, GD 157/12)</p> <p>c. Die Vergabeentscheidung selbst traf zwar der Gemeinderat. Grundlage dafür war aber lediglich die Präsentation des Siegers, offenbar mündlich in der Sitzung. Eine Begründung dafür, warum MAB GmbH aus dem Vergabeverfahren als Siegerin hervorgegangen ist, insbesondere eine Darstellung der Bewertungsmatrix, befindet sich in der öffentlich zugänglichen Beschlussvorlage zur Vergabeentscheidung nicht. Diese Entscheidung konnte der Gemeinderat mithin nicht einmal nachvollziehen. Der Inhalt des Projektvertrags ist nicht veröffentlicht und offenbar auch dem Gemeinderat nicht bekannt.</p> <p>2. Bebauungsplanverfahren</p> <p>a. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 19. Dezember 2012 erklärte die Stadt Ulm das Areal „Sedelhöfe“ förmlich zum „Sanierungsgebiet Sedelhöfe“. In der Sitzung des Fachbereichsausschusses „Stadtentwicklung, Bau und Umwelt“ am 25. Juni 2013 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ beschlossen. Im November 2013 fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt.</p> <p>b. Am 8. April 2014 beschloss der Gemeinderat, den Bebauungsplanentwurf und die örtlichen Bauvorschriften nebst Begründung mit Stand</p>	<p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt. Im Rahmen des Berichts über das EU-Ausschreibungsverfahren wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 25.04.2012 (GD 156/12) alle Bieter, die den Voraussetzungen des Verfahrens entsprechen haben, umfassend und inklusive einer detaillierten Bewertungsmatrix zur Kenntnisnahme und Beratung vorgelegt. Die anschließende Vergabeentscheidung des Gemeinderats (GD 157/12) erging nach Abwägung und in Kenntnis der konkurrierenden Angebote.</p> <p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt (s.o.). Der Projektvertrag enthält vertrauliche Inhalte, die aus vergaberechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden können. Alle wesentlichen Inhalte des Projektvertrags sind dem Gemeinderat bekannt.</p> <p>(Beschreibung)</p> <p>(Beschreibung)</p>
--	--

<p>vom 20. Februar 2014 öffentlich auszulegen. In der Beschlussvorlage vom 19. Februar 2014 (GD 87/14) setzt sich die Verwaltung ausführlich mit den im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen auseinander.</p> <p>3. Raumordnungsverfahren</p> <p>Das RP Tübingen entschied mit Schreiben vom 23. Oktober 2013, von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abzusehen. Weder das Kongruenzgebot noch das Beeinträchtungsverbot noch das Integrationsgebot seien verletzt:</p> <p>a. Das Kongruenzverbot sei verletzt, wenn über 30% des Kaufkraftzuflusses von außerhalb des Verflechtungsbereiches stammen. Nach der GMA-Studie kämen 90% bis maximal 95% des Umsatzes aus dem betroffenen Verflechtungsbereich, der Region Donau-Iller. Ein Verstoß gegen das Kongruenzverbot liege daher nicht vor.</p> <p>b. Das Beeinträchtungsverbot schütze die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne und die verbrauchernahe Versorgung der Standortgemeinde. Eine Beeinträchtigung könne in der Regel ausgeschlossen werden, wenn das Vorhaben – wie vorliegend – im Stadtkern errichtet werde. Auch in diesem Fall könne aber eine Beeinträchtigung vorliegen, wenn wegen zu erwartender Umsatzverluste Geschäftsaufgaben drohen. Anhaltwert dafür sei ein Umsatzverlust bei zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten von ca. 10%, im Übrigen 20%. Diese Werte würden zwar für die Sortimentsbereiche Bekleidung, Schuhe/Lederwaren und Elektrowaren überschritten. Aufgrund der Lage des Vorhabens in der Innenstadt hätten die Überschreitungen aber keine städtebauliche Relevanz. Das Beeinträchtungsverbot sei daher nicht verletzt, da es nicht vor Konkurrenz schütze, sondern nur vor negativen städtebaulichen Auswirkungen.</p> <p>c. Das Integrationsgebot sei nicht verletzt, da sich das Vorhaben zentral in der Ulmer Innenstadt gut integriert befinde.</p> <p>II. Zugang zur Bahnhofstraße</p> <p>1. Bisherige Diskussion</p> <p>a. Ein Schwerpunkt der Einwendung betraf den Zugang zur Innenstadt (Bahnhofstraße) vom Hauptbahnhof Ulm aus. Derzeit können Passanten die Bahnhofstraße durch eine an den Bahnhof angeschlossene Unterführung</p>	<p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p> <p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p> <p><i>(Zusammenfassung der raumordnerischen Entscheidung des RP Tübingen)</i></p> <p>Bereits heute liegt der Eingang der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße nördlich versetzt. Der Blick von der Bahnhofspassage in die Bahnhofstraße ist auch im Status quo nur seitlich möglich.</p>
--	---

<p>unter der Friedrich-Ebert-Straße und über einen ebenerdigen Fußübergang erreichen. Bei Verlassen der Bahnstufunterführung blickt man – derzeit noch – in die Bahnstufstraße.</p> <p>b. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht hierzu vor, dass am Ende der Bahnstufunterführung unmittelbar an der südlichen Grenze des Bebauungsplangebiets eine Verbindung zum Erdgeschoss herzustellen ist. Die Treppe endet weiter östlich als bislang. Die Art der Treppe wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt, geplant ist aber wohl eine Rolltreppe am nördlichen Rand der Treppe. Ein Sichtkontakt in die Bahnstufstraße ist durch die Verschiebung nach Osten und die neue Bebauung nicht mehr gegeben. Zudem ist im Bebauungsplan eine Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereiches eingezeichnet, und zwar auf dem Grundstück der Bahnstufstrasse 7. Die Fußgängerübergänge über die Friedrich-Ebert-Straße sind nicht Teil des Bebauungsplans.</p> <p>c. Zur Bahnstufunterführung wird in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt, dass die Bahnstufpassage wegen liegenschaftlicher Zwänge nicht in die Achse der Bahnstufstraße verlegt werden könne und daher unverändert nördlich des Gebäudes Bahnstufplatz 7 an die Innenstadt anschließen. Die Treppenanlage fächere sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnstufstraße bzw. in das neue Einkaufsquartier gleichermaßen aufgenommen sei. Zusätzlich zur Fahrtreppe am nördlichen Rand der Treppenanlage sei eine weitere Fahrtreppe an deren südlichen Rand unter dem Gebäude Bahnstufplatz 7 vorgesehen. Die Lösung ist mit den Eigentümern offenbar noch nicht verhandelt, wie sich aus der Beschlussvorlage ergibt. Diese Fahrtreppe befindet sich bereits außerhalb des Plangebiets. Eine Blickbeziehung in die Bahnstufstraße nach Ankunft aus der Passage auf der Ebene 0 sei damit (durch die südliche Rolltreppe) weiterhin gewährleistet. Die Planung sehe am östlichen Ausgang der Passage eine Öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilfunktion vor; nach Norden und nach Süden weite sich der Raum gleichermaßen in die Bahnstufstraße und die „Sedelhöfe“ auf. Weitere Verbesserungen bei der Anbindung der Bahnstufstrasse an den Hauptbahnhof seien vorgesehen, sobald das Objekt Bahnstufplatz 7 in die Planung einbezogen werden könne.</p>	<p>Eine Planungsskizze zu Lage und Ausführung des neuen Treppenaufgangs wurde zum Auslegungsbeschluss als separate Anlage beigefügt und liegt auch dieser Beschlussvorlage erneut bei (vgl. Anlage 11). Die Darstellung, der Sichtkontakt vom Ausgang der Bahnstufpassage in die Bahnstufstraße sei künftig nicht mehr gegeben, ist falsch. Insbesondere vom avisierten südlichen Rolltreppenaufgang ist ein Blick längs in die Bahnstufstraße gegeben. Auch von allen anderen Bereichen der Treppenanlage aus ist die Bahnstufstraße nach wie vor präsent. Lediglich wird der Blickwinkel in die Bahnstufstraße je nach Position des Betrachters steiler und der einzusehende Bereich kleiner.</p> <p><i>(Zitierung aus der Begründung zum Auslegungsbeschluss)</i></p> <p>Der inhaltliche Bezug, eine Blickbeziehung in die Bahnstufstraße sei nur durch die südliche Rolltreppe gewährleistet, wird in der Begründung so nicht hergestellt und ist inhaltlich falsch. Eine Blickbeziehung zur Bahnstufstraße ist auch von den anderen Teilen der Treppenanlage gegeben.</p> <p><i>(Zitierung aus der Abwägung zum Auslegungsbeschluss)</i></p>
---	---

<p>d. In der Beschlussvorlage heißt es dazu, städtebauliches Ziel bleibe die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald die bislang gescheiterten Bemühungen erfolgreich seien, mit dem Eigentümer des Grundstückes Bahnhofstraße 7 eine Einigung zu finden. Zukünftig solle der östliche Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert werden. Diese Planungen seien aber unabhängig von dem Bebauungsplan „Sedelhöfe“, da sie Flächen südlich der Grenze des Bebauungsplangebiets betreffen.</p> <p>e. Ausführungen zur ebenerdigen Erschließung der „Sedelhöfe“ erfolgen in der Begründung nicht.</p> <p>2. Festsetzungen im Bebauungsplan</p> <p>Insgesamt verbleibt es im Ergebnis dabei, dass auf der Ebene -1 der Bahnhofspassage die Passantenströme unmittelbar in die „Sedelhöfe“ gelenkt werden. An welcher Stelle die Rolltreppe zwischen der Ebene -1 und der Ebene 0 (südlich oder nördlich) errichtet wird, wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Nach den Planungen ist diese so ausgerichtet, dass die Passanten ebenfalls in die „Sedelhöfe“ geleitet werden. Lediglich eine Treppe muss am südlichen Rand des Bebauungsplans errichtet werden. Ob die Rolltreppe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans realisiert wird, ist unsicher, da sie vom Bebauungsplan nicht umfasst wird. Die im Bebauungsplan festgesetzten Treppen lassen damit – entgegen der Auffassung der Stadt – keinen Sichtkontakt mehr in die Bahnhofstraße zu.</p> <p>3. Weiterhin einseitige Steuerung des Passantenstroms</p> <p>a. Der Passantenstrom aus Richtung Bahnhof/Busbahnhof ist der größte Frequenzbringer für die Ulmer Innenstadt, insbesondere für die Bahnhofstraße. Unsere Mandanten und weitere Auftraggeber haben zu den Auswirkungen des Bebauungsplans eine Passantenstudie bei der Hochschule Ostfalia, Prof. Jenne, in Auftrag gegeben. Diese soll am 6. Juni 2014 vorliegen und wird nachgereicht werden.</p>	<p>Ausführungen zur Erschließung der Sedelhöfe erfolgen in den Kapiteln 5 und 6.4. der Begründung.</p> <p>Die Planung hat mitnichten das Ziel, Passantenströme in die eine oder andere Richtung zu lenken, sondern reflektiert vielmehr die dezidierte stadtplanerische Absicht, ein offenes und gemischt genutztes Einkaufsquartier mit bestehenden Strukturen und Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext zu verflechten. Den Passanten werden unterschiedliche Möglichkeiten eröffnet, individuell einen Weg durch die Stadt aufzunehmen. Am Übergang aus der Bahnhofspassage ins Projektgebiet auf Ebene -1 erstreckt sich über etwa 50 % der Bewegungsfläche der Treppenaufgang, der aus dem Untergeschoss ans Tageslicht führt. Mit der avisierten zusätzlichen Rolltreppe im ehemaligen Kanalbett der Kleinen Blau wird sich das Verhältnis weiter zugunsten dieses Aufgangs verschieben. Nördlich davon führt eine Passage ins Untergeschoss des Projektgebiets. Aber auch hier endet der Besucher nicht etwa in einem geschlossenen Kaufhaus, sondern kann - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets seinen Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>Zum Gutachten der Ostfalia Hochschule wird an gesonderter Stelle am Ende dieser Beschlussvorlage Stellung bezogen. Die Sinnhaftigkeit einer Pauschalisierung menschlicher Verhaltensweisen einmal zu Grunde gelegt, ist diese Argumentation nicht dazu geeignet, eine mutmaßliche Benachteiligung der Einkaufslagen in der Bahnhof-/Hirschstraße aufzuzeigen:</p>
--	---

<p>Prof. Jenne teilte mündlich erste Ergebnisse und Einschätzungen der Studie mit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Passanten neigten dazu, an einer Abzweigung geradeaus weiterzugehen und nicht abzubiegen.</li> <li>- Auch blieben Passanten lieber auf der gleichen Ebene als über Treppen die Ebene, zu wechseln.</li> <li>- Weiterhin folgten Passanten häufig anderen Menschen, so dass sich ein bestehender Effekt verstärkt.</li> <li>- Dies bedeutet für Passanten, die die Bahnunterführung nutzen, dass diese zu einem Großteil bereits im UG die „Sedelhöfe“ betreten und erst später die Ebene - allerdings innerhalb der „Sedelhöfe“ - wechseln werden.</li> <li>- Der Anteil der Passanten, die unmittelbar mit der Rolltreppe auf die Straßenebene wechseln, wird zu einem Großteil geradeaus in die „Sedelhöfe“ gehen.</li> <li>- Nur wenige werden, zumal der Sichtkontakt zur Bahnhofstraße fehlt, rechts in die Bahnhofstrasse abbiegen.</li> <li>- Da nach den Ergebnissen der Studie 25% der Passanten vom Bahnhof aus in die Innenstadt kommen, wird der Passantenstrom durch die Bahnhofstraße signifikant abnehmen.</li></ul>	<p>Im Unterschied zur räumlich stark differenzierten und abgewinkelten Wegeführung in den Sedelhöfen erstreckt sich die Bahnhof-/Hirschstraße linear vom Bahnhofplatz zum Münsterplatz.</p> <p>Darüber hinaus befinden sich ca. 50% der Verkaufsflächen der Sedelhöfe in der Ebene +1 und darüber; somit wären erhebliche Teile der Handelsflächen von den Passantenströmen abgeschnitten und könnten daher auch nur bedingt herangezogen werden, um unterstellte Wettbewerbseffekte zu erklären.</p> <p>Diese Argumentation ignoriert in Gänze, dass ein beträchtlicher Teil der Besucher, etwa der große Anteil an Tageseinspendlern, mit klarem Ziel und fester Absicht in die Innenstadt kommt und jeder Einzelne den individuell geeignetsten Weg durch die Innenstadt nimmt. Die Einfügung der Sedelhöfe in bestehende Wegebeziehungen ist gerade darauf ausgerichtet, diese individuelle Wahlfreiheit des Weges zu erweitern.</p> <p>Passanten in der Bahnhofstraße werden sich über die gesamte Breite der Passage verteilen und beidseits der Passage entlang von Ladengeschäften gleichberechtigt entweder ins UG der Sedelhöfe und über die Treppenanlage in Ebene 0 geführt werden. Zusätzlich attraktiv zugunsten der Treppenanlage wirkt hier das von oben einströmende Tageslicht. Aber auch diejenigen Passanten, die den Weg ins Untergeschoss des Projektgebiets wählen, enden nicht etwa in einem geschlossenen Kaufhaus, sondern können - ohne auch nur ein Geschäft zu betreten - über die Treppenanlage im Zentrum des Projektgebiets ihren Weg über offene Gassen z.B. in die Bahnhofstraße, die Sedelhofgasse oder zum Heigeleshof fortsetzen.</p> <p>Passanten haben am Ausgang der Passage die Wahl, halblinks den Gassen durch die Sedelhöfe zu folgen oder halbrechts in die Bahnhofstraße zu gehen.</p> <p>Der Blickkontakt zur Bahnhofstraße bleibt bestehen und wird im Vergleich zu Bestand nur unwesentlich eingeschränkt.</p> <p>Die Belastbarkeit einer solchen Zahl wird stark bezweifelt. Zu dem erwähnten Gutachten wird gesondert Stellung bezogen.</p>
--	--

<p>b. Die zusammen mit den Unterlagen ausgelegte Auswirkungsanalyse der GMA ist für die Bewertung dieser Veränderung ungeeignet.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Sie wurde im Auftrag des Vorhabenträgers erstellt und ist bereits damit nicht objektiv.</li> <li>- Die Studie legt in keiner Weise offen, wie sie Umsatzrückgänge und -verlagerungen berechnet.</li> <li>- Der Kaufkraftzufluss in die Ulmer Innenstadt wird weder quantifiziert noch - geschweige denn überzeugend - begründet.</li> <li>- Schließlich bewertet diese Studie in keiner Form, wie sich die „Sedelhöfe“ gerade auf Unternehmen in der Bahnhofsstraße auswirken.</li></ul> <p>c. Die Begründung zum Bebauungsplan stellt zur Frage von Umsatzverlagerungen weitestgehend die Studie der Customer</p>	<p>Ausschlaggebend für die Eignung eines Gutachtens ist zuallererst die Qualität der sachlichen Auseinandersetzung im Gutachten und nicht etwa der Auftraggeber. Aus der gleichen Logik heraus wäre das mehrfach zitierte Gutachten von Prof. Jenne von vorne herein vergebens gewesen.</p> <p>Zu Beginn des Kapitels IV. (Auswirkung des Planvorhabens) ab Seite 42 ff. werden in der Studie sowohl der methodische Ansatz als auch Umsatzerwartung und Umsatzherkunft erläutert.</p> <p>Das Bevölkerungs- und Kaufkraftpotenzial im Einzugsgebiet wird im Kapitel II. (Einzugsgebiet, Bevölkerung und Kaufkraft) ab Seite 17 ff., die Umverteilungswirkung des Projektes in Ulm differenziert nach Branchen im Kapitel IV. Absatz 3.1 (Umverteilungswirkung in Ulm) ab Seite 47 ff. dargestellt.</p> <p>Eine kleinräumige, auf einzelne Unternehmensstandorte ausgerichtete Untersuchung ist nicht Aufgabe einer raumordnerischen Kriterien folgendem Auswirkungsanalyse. Die Regelungen zum Beeinträchtigungsverbot gem. Raumordnungsgesetz dienen ausdrücklich nicht einem irgendwie gearteten Konkurrenzschutz, sondern haben ausschließlich das Ziel, negative Auswirkungen raumordnerischer oder städtebaulicher Art zu verhindern. Derartige Auswirkungen hat das Regierungspräsidium für das Ulmer Projekt in seiner raumordnerischen Entscheidung eindeutig verneint. Um aber von vorne herein auszuschließen, dass von dem Projekt ein bestandsgefährdender Druck auf die bestehende Einzelhandelsstruktur in der Ulmer Innensatdt ausgeht, hat die Stadt gemeinsam mit der IHK bereits im Jahr 2010 eine zielgruppenorientierte Stadtortanalyse bei der Customer Research 42 GmbH in Auftrag gegeben. Die darin enthaltenen Empfehlungen zur Sortimentsausrichtung haben in den vertraglich fixierten Branchenmix für den Einzelhandel in den Sededelhöfen Eingang gefunden. Die nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu berücksichtigenden wirtschaftlichen Belange sind also bereits sehr früh in die Abwägung mit einbezogen worden.</p>
---	---

<p>Research 42 GmbH aus dem Jahr 2010 ab. Diese Studie habe solche Zielgruppen ermittelt, die durch das Angebot im Einkaufsquartier zusätzlich erreicht werden könnten. Auf diese Weise solle eine „Kannibalisierung“ durch bloße Nachfrageverschiebung bei bereits bestehenden Zielgruppen vermieden werden. Die Untersuchung komme im Falle einer entsprechenden Ausrichtung der „Sedelhöfe“ auf ein Neukundenpotential von ca.280.000 Menschen aus Ulm und der gesamten Region. Entsprechend würden für verschiedene Sortimente Höchstgrenzen festgelegt werden. Die abschließende Verteilung der Verkaufsflächen werde im Rahmen der Baugenehmigung festgelegt. Weder enthält der Bebauungsplan hierzu Festsetzungen noch sind der Projektvertrag oder andere Durchführungsverträge bekannt. Sie können damit den Bebauungsplan nicht zugrunde gelegt werden.</p> <p>d. Mit dieser Begründung wird der Eindruck erweckt, die „Sedelhöfe“ hätten keine oder wenn überhaupt nur geringe Auswirkungen auf die Umsätze die in der Innenstadt ansässigen Unternehmen. Diese – der Abwägung offenbar zugrunde gelegte – Schlussfolgerung lässt die Studie aber nicht zu. Die Studie kommt zwar zu einem theoretischen Neukundenpotential von 280.000 Menschen. Wörtlich heißt es in der Studie:</p> <p>„Inwieweit diese maximalen Potentiale tatsächlich akquiriert werden können, hängt von weiteren Faktoren wie Entfernung und Konkurrenzaktivitäten ab.“</p> <p>Für 75% aller potenziellen Neukunden sei die Entfernung der wichtigste Grund nicht in Ulm einzukaufen. Das Sortiment sei als zweitwichtigster Grund gerade mal von 12% angegeben worden. Die „Sedelhöfe“ mit einer Verkaufsfläche von 10.000 qm für Kleidung führen aber nicht einmal zu einer Erweiterung des Sortiments. Es ist damit nicht nachgewiesen, dass die „Sedelhöfe“ überhaupt zu neuen Kunden für die Innenstadt führen. Ganz im Gegenteil zeigt die Studie, dass der wichtigste Punkt, warum potentielle Kunden nicht in die Innenstadt kommen, nämlich die Entfernung, sich durch die Ansiedlung der „Sedelhöfe“ gerade nicht verändert.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass zwar einige Neukunden erschlossen werden können, von denen dann allerdings ausschließlich die „Sedelhöfe“ profitieren. Der überwiegende Teil des Umsatzes „Sedelhöfe“ wird aber auf Kosten der</p>	<p>Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Eine entsprechende Abstimmung mit dem Regierungspräsidium hat bereits frühzeitig stattgefunden. Die maximalen sortimentspezifischen Verkaufsflächen sowie die absolute Verkaufsfläche sind in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben. Die Festsetzung sortimentsbezogener Verkaufsflächen für ein Kerngebiet ist planungsrechtlich nicht zulässig. Die Stadt wird die Festlegungen daher noch vor Satzungsbeschluss in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Regierungspräsidium Tübingen rechtsverbindlich sichern.</p> <p>Das genannte Neukundenpotenzial von 280.000 Personen beschreibt die maximale Anzahl der Kunden, die prinzipiell durch ein verbessertes Angebot am Einzelhandelsstandort Ulm zusätzlich erreicht werden können. Es ist selbstredend, dass der Faktor Entfernung zu den beschriebenen Kundenräumen nicht geändert werden kann. Wäre der Faktor Entfernung für 75 % der Befragten allerdings ein Ausschlusskriterium, würden diese nicht dem Neukundenpotenzial zugerechnet. Bei der Entwicklung des Einzelhandelsstandorts Ulm, und dabei in besonderer Weise des Einkaufsquartiers Sedelhöfe, geht es also darum, das Angebot für die Menschen, die zusätzlich erreicht werden sollen, so attraktiv und zielgerichtet wie möglich zu gestalten, so dass der Faktor Entfernung in den Hintergrund tritt gegenüber Faktoren wie Warenangebot, Einkaufserlebnis usw. Die Verbesserung der Bahnanbindung der Ausbau des ÖPNV sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme, die in Ulm offensiv betrieben werden, werden im Übrigen zusätzlich dazu beitragen, dass der Faktor Entfernung weiter an Bedeutung verlieren wird. Die Empfehlungen der Customer Research 42 zur spezifischen Ausrichtung der Sortimente haben daher Eingang in den vereinbarten Branchenmix gefunden, damit ein möglichst großer Teil des genannten Potentials an Neukunden tatsächlich auch ausgeschöpft werden kann.</p> <p>Einzelhandelsfachleute betonten regelmäßig den Bedeutungszuwachs des Faktors</p>
---	--

<p>bestehenden Einzelhändler gehen. Ob hierdurch einzelne Unternehmen ihr Geschäft aufgeben müssen, ist weder ausreichend untersucht (siehe oben zur Studie der GMA), noch kann es von vornherein ausgeschlossen werden.</p> <p>Zu berücksichtigen ist schließlich, dass derzeit erhebliche Verlagerungen von Kundenströmen in das Internet stattfinden. Die Folgen hiervon sind erhebliche Kaufkraftminderungen für stationäre Einzelhandelsgeschäfte. Ein Gutachten von 2010 ist damit schon jetzt nicht mehr aktuell und bereits wieder überarbeitungsbedürftig.</p>	<p>„Einkaufserlebnis“ (z.B. Statement Dr. Will, Fa. Ecostra, bei der öffentlichen Veranstaltung im Zuge der öffentlichen Auslegung am 29.04.2014) gerade im Hinblick auf die Konkurrenz aus dem Internet. Einkaufen wird mit anderen Freizeitaktivitäten verknüpft, so dass etwa den gastronomischen oder kulturellen Angeboten aber auch der Qualität des Stadtbilds wachsende Bedeutung für die Attraktivität des Einzelhandelsstandorts zukommt. Somit ist absehbar, dass die Generierung neuer Kunden in der Fläche der Innenstadt wirksam sein wird und sich nicht etwa nur lokal auf die Sedelhöfe beschränkt. Im Übrigen ist ein konkretes Bauprojekt Gegenstand des Verfahrens und nicht etwa der Internethandel.</p>
<p>II. Abwägung des Plankonzepts</p> <p>Die Begründung erläutert an keiner Stelle, warum der Bebauungsplan in der vorgelegten Form beschlossen werden soll. Hierzu wird an vielen Stellen allein auf die prämierte Planungskonzeption Bezug genommen. So wird zur Begründung der geplanten Neugestaltung des Plangebiets, des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise allein auf die prämierte Planungskonzeption verwiesen. Mit Alternativen setzt sich weder die Begründung auseinander noch hatte der Gemeinderat je die Chance, Alternativplanungen in seinen Überlegungen einzubeziehen (siehe oben zum Vergleichsverfahren).</p>	<p>Wie bereits dargelegt, wurde die Prüfung von Planungsalternativen allgemein im Zuge des CityBahnhof-Projektes und schließlich ganz konkret im Rahmen des EU-Ausschreibungsverfahrens durchgeführt. Der Gemeinderat wurde, wie zu Beginn dieser Stellungnahme ausgeführt, über die Planungsalternativen eingehend informiert.</p>
<p>IV. Festsetzung von Verkehrsflächen</p> <p>1. Die Gassen innerhalb des Bebauungsplans werden als Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Nach der Begründung soll damit und durch eine entsprechende dingliche Sicherung gewährleistet werden, dass diese Flächen für die Öffentlichkeit jederzeit zugänglich sind. Offenbar sollen diese Flächen auch an den Investor verkauft werden.</p> <p>2. Damit wird die in der Begründung des Bebauungsplans angeführt zukünftige Umplanungen der Bahnstufunterführung aber erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Jedenfalls der Anschluss der Bahnstufunterführung an die Bahnstufstraße muss in öffentlicher Hand verbleiben und als öffentlich Verkehrsfläche festgesetzt werden, um geplante Neugestaltungen umsetzen zu können.</p>	<p>(Beschreibung)</p> <p>Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm hat nach vorhergehender öffentlicher Beteiligung am 17.04.2012 (GD Nr. 133/12) beschlossen, sowohl die Lage der heutigen Passage unter dem Bahnstufplatz als auch des heutigen Passagenzugangs von der Bahnstufstraße her beizubehalten. Anpassungsmaßnahmen für eine verbesserte Verbindung zwischen der Bahnstufstraße und der Bahnstufpassage werden - unabhängig von den</p>

<p>V. Keine Abwägungen mit früherer Bebauung</p> <p>Eine Auseinandersetzung mit der früheren Bebauung findet nicht statt. Dies liegt offenbar darin begründet, dass die Stadt sämtliche Grundstücke aufgekauft und die bestehenden Gebäude abgerissen hat, ohne dass die neue Planung bereits feststand. Nicht berücksichtigt wurde, dass die abgerissene Tiefgarage Parkraum für die Innenstadt entfallen lässt, der durch die neue Tiefgarage, die weitestgehend für die Wohnungen und Gewerberäume bestimmt ist, nicht ausgeglichen wird. Bereits der Abriss der Sedelhofgarage hat zu einem spürbaren Frequenz- und Umsatzrückgang in den angestammten Geschäftslagen geführt. Auf Basis des Jahres 2012 betrug z.B. der Verlust an Kunden in dem Geschäft (<i>Name</i>) in der Bahnhofstraße 15%, der Umsatzverlust 7,5%.</p> <p>VI. Betroffenheit unserer Mandanten</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) betreibt in ihrer Zweigniederlassung in der Bahnhofstraße in Ulm ein großflächiges Modehaus.</li><li>2. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) betreibt in ihrer Filiale in der Bahnhofstraße 10 in Ulm ein Einzelhandelsgeschäft. Die (<i>Name einer Einzelhandelsgesellschaft</i>) ist als Erbbauberechtigte auch Eigentümer des Gebäudes in der Bahnhofstraße in Ulm.</li><li>3. Die (<i>Name einer Eigentümergesellschaft</i>) ist Eigentümerin des Grundstückes in der Bahnhofstraße in Ulm und Erbbaurechtsgeberin der (<i>Name der Einzelhandelsgesellschaft unter Punkt 2</i>).</li><li>4. Folge des Rückgangs an Kunden in der Bahnhofstraße werden erhebliche weitere Umsatzeinbußen unserer Mandanten sein. Der Wert der Grundstücke und die erzielbaren Pachten werden erheblich gemindert, da die Bahnhofstraße zu einer B-Lage degradiert wird. Dieser Umsatz- und Vermögensverlust ist als Belang nicht in Abwägung eingestellt worden.</li></ol>	<p>Eigentumsverhältnissen im Bereich der Sedelhöfe - möglich sein, sobald über das Grundstücks Flst.Nr. 61/1 (Bahnhofplatz 7) verfügt werden kann.</p> <p>Die intensive Auseinandersetzung mit der vernachlässigten und städtebaulich weit hinter den Ulmer Standard zurückgebliebenen Situation rund um die Sedelhofgasse war überhaupt der Anlass dafür, eine Neuentwicklung des Quartiers aktiv voranzutreiben. Die diesbezügliche Unterstellung des Einwenders ist nicht nachzuvollziehen. Mit der neuen Tiefgarage unter den Sedelhöfen wird vorwiegend der Stellplatzbedarf für die Einrichtungen in den Sedelhöfen abgedeckt. Der Verlust der öffentlichen Stellplätze aus der Sedelhofgarage wird durch den Neubau einer Parkgarage am Bahnhofplatz mehr als kompensiert werden. Den Umsatzverlust eines Geschäftes an der Bahnhofstraße einseitig der Schließung einer benachbarten öffentlichen Tiefgarage zuzuschreiben, erscheint in Anbetracht mehrerer öffentlicher Parkhäuser in kurzer Entfernung und einer exzellenten Bus- und Bahnanbindung unrealistisch.</p> <p>Das aufgezeigte Szenario, die Haupterschließungsachse zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz könne infolge der Entwicklung der Sedelhöfe den Status als 1a-Lage einbüßen, zeugt von einer offensichtlichen Fehleinschätzung der Ulmer Verhältnisse. Die Bahnhof- und Hirschstraße sind die Schlagader der City und liegen nach Aussage der Ulmer City e.V. in der Frequenzmessung bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 Einwohnern bundesweit mit Abstand auf Platz eins. Wie in</p>
--	---

<p>C. Rechtliche Würdigung</p> <p>I. Abwägungsgebot</p> <p>Wird der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ in der Fassung des derzeit vorliegenden Entwurfs beschlossen, verstieße er gegen das Abwägungsgebot. Die Aufstellung eines Bebauungsplans erfordert Abwägungen 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 der Abwägung daraufhin überprüft werden, ob zum einen eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat, zum anderen ob in die Abwägung „an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge eingestellt werden musste, ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt worden ist und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange in einer Weise vorgenommen worden ist, die zur ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht.“ VGH Baden-Württemberg, Urt.v. 30.1.2006, Az. 3S 1259/05, juris; grundlegend: BVerwG, Urt. v. 5.7.1974, Az. 4C 50/72, juris.</p> <p>Aus dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ ergibt sich, dass die Belange der in der Bahnhofstraße ansässigen Einzelhandelsunternehmen weiterhin unzureichend berücksichtigt sind, obwohl sie gegenüber der Stadt Ulm bereits mehrfach vorgetragen wurden.</p> <p>II. Keine Abwägungsbereitschaft</p> <p>1. Vorwegnahme der Abwägung im Vergabeverfahren</p> <p>Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans „Sedelhöfe“ fehlt es bereits an der Bereitschaft der Stadt Ulm, die notwendigen Abwägungen im Hinblick auf das Planungskonzept vorzunehmen und dabei die</p>	<p>kaum einer anderen vergleichbaren Stadt bündeln sich Passantenströme derart auf einer Achse. Infolge der Sedelhöfe wird es lediglich an einem der zahlreichen Zuläufe zu dieser Achse Veränderungen geben. Die Sedelhöfe sind zudem an zwei Stellen mit der Bahnhofstraße verknüpft, der Wechsel zwischen den etablierten und den neu hinzukommenden Einkaufslagen ist bruchlos möglich. Die Sedelhöfe sind also gerade dazu entwickelt worden, die bestehende 1a-Lage in Ulm zu erweitern und zu stärken!</p> <p>Die Gültigkeit des Abwägungsgebotes ist unbestritten und wurde seitens der Stadt zunächst im informellen Verfahren der vorbereitenden Projektentwicklung und ganz aktuell im Bebauungsplanverfahren umfassend beachtet. Gerade die Belange des Einzelhandels stehen von Beginn an im Zentrum dieses Abwägungsprozesses; mehrere Gutachten und ein intensiver, auch öffentlicher Diskussionsprozess zu diesem Thema zeugen davon. Der Einwender weist zu Recht darauf hin, dass im Zuge der Abwägung alle notwendigen Belange einzustellen und in ihrer objektiven Gewichtigkeit abzuwägen sind. Der Abwägungsprozess impliziert aber zugleich, dass notgedrungen u.U. nicht allen Interessen gleichermaßen in vollem Umfang entsprochen werden kann. Es mag aus der Perspektive des einzelnen Einwenders unbefriedigend sein, wenn die vorgebrachten Partikularinteressen im Abwägungsprozess nicht umfassend bedient werden können. Daraus lässt sich allerdings noch kein Verstoß gegen das Abwägungsgebot ableiten.</p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass entgegen der Darstellung des Einwenders nicht etwa die Verwaltung eine Entscheidung im Rahmen des Vergabeverfahrens getroffen hat, sondern</p>
---	---

<p>Belange unserer Mandanten einzustellen. Denn der Inhalt des Bebauungsplans und die dafür erforderliche Abwägung wurden bereits im Rahmen des Vergabeverfahrens und der Auswahl des Angebots der MBA GmbH weitgehend vorweggenommen. Entsprechend verweist der Bebauungsplan im Hinblick auf die Planungskonzeption und viele weitere Festsetzungen lediglich darauf, dass diese dem ausgewählten (prämiierten) Planungskonzept der MBA GmbH entsprechen. Daran ändert auch der Hinweis der Stadt nichts, die Stadt habe sich im Projektvertrag nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplans verpflichtet und sei daher frei in ihrer Entscheidung. Bei der Vorwegnahme der Abwägung geht es nicht darum, ob die Stadt noch von der Konzeption abweichen kann, sondern allein darum ob sie die Abwägung für oder gegen ein Konzept im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans vornimmt oder sich für diese Abwägung auf eine frühere Entscheidung beruft. Letzteres ist der Fall. Mit der Vergabe des Projektvertrags an die MAB GmbH hat sich die Stadt für die Umsetzung deren Konzepts entschieden und sich dabei auf die Abwägungsentscheidung der Verwaltung im Rahmen des Vergabeverfahrens gestützt.</p> <p>2. Voraussetzung für eine Vorwegnahme nicht erfüllt</p> <p>Eine solche Vorwegnahme der Abwägung ist nur unter strengen Voraussetzungen zulässig. Das Bundesverwaltungsgericht stellt in dem bereits angeführten Urteil zwar fest, dass die Vorstellung, die Bauleitplanung müsse frei von jeder Bindung erfolgen, lebensfremd sei. Eine – daher hinzunehmende – Vorwegbindung sei aber nur unter drei Voraussetzungen zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– „Erstens muss die Vorwegnahme der Entscheidung als Vorwegnahme – auch unter dem Gesichtspunkt des dadurch belasteten Anregungsverfahrens – sachlich gerechtfertigt sein.</li><li>– Zweitens muss bei der Vorwegnahme die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gewahrt bleiben, d.h., es muss, soweit die Planung dem Gemeinderat obliegt, dessen Mitwirkung an den Vorentscheidungen in einer Weise gesichert werden, die es gestattet, die Vorentscheidungen (auch) dem Rat zuzurechnen.</li><li>– Drittens endlich darf die vorgezogene Entscheidung – und auch dies insbesondere unter Beachtung gerade ihrer planerischen Auswirkung – nicht inhaltlich zu beanstanden seien.“</li></ul>	<p>vielmehr der Gemeinderat per Vergabebeschluss sich für ein bestimmtes Planungskonzept ausgesprochen hat. Der Projektvertrag enthält gerade keine festen planerischen Bindungen der Stadt Ulm. Der Projektvertrag hält ausdrücklich fest, dass die planungsrechtlichen Befugnisse der Stadt Ulm nicht eingeschränkt werden. Die Stadt Ulm ist also weder zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt, noch zu bestimmten Festsetzungen in einem Bebauungsplan verpflichtet. Entscheidet die Stadt Ulm, das für die Verwirklichung der Planung des Investors erforderliche Baurecht nicht zu schaffen, kommt der Projektvertrag nicht zur Durchführung. Dies ist durch eine sogenannte Closing-Regelung im Projektvertrag abgesichert, nach der die in dem Projektvertrag geregelten Verpflichtungen zur baulichen Umsetzung des Projekts erst wirksam werden, wenn genau definierte Voraussetzungen für die Umsetzung geschaffen sind. Gerade dieses vertraglich vorgesehene gestaffelte Wirksamwerden des Projektvertrages und die damit verbundenen genau definierten (vertretbaren) wirtschaftlichen Folgen für beide Vertragspartner bei einem Nichtzustandekommen des Closing, verhindern eine vom Einwender thematisierte unzulässige wirtschaftliche oder faktische Vorwegbindung der Stadt Ulm.</p> <p>Die Rechtsprechung erkennt überwiegend an, dass ein Vertrag zur Steuerung eines größeren städtebaulichen Projekts oftmals eine Notwendigkeit darstellt und dass die vertragliche Abstimmung bestimmter Modalitäten, die die Zulässigkeit des zu planenden Projekts betreffen, im Vorfeld der Planung in der Regel nicht als unzulässige Verkürzung des Abwägungsvorgangs angesehen werden kann. Dabei kann nicht geleugnet werden, dass die Abwägung in Bezug auf zu planende Vorhaben durch finanzielle Bindungen (Planungs-, Erschließungs- und Folgekosten) ebenso beeinflusst wird, wie durch Bindungen, welche die Verkaufsflächen oder wie bei einem Einzelhandelsprojekt die Sortimentsstruktur des zu planenden Vorhabens betreffen. Ebenso wie finanzielle Bindungen durch öffentliche Interessen sachlich gerechtfertigt sein können, können auch Bindungen in Bezug auf die Art und das Maß des zu planenden Vorhabens durch öffentliche Interessen gerechtfertigt sein. Es ist insofern nicht zu beanstanden, wenn eine Gemeinde</p>
---	--

<p>BVerwG, a.a.O., Rn. 49.</p> <p>a. Eine sachliche Rechtfertigung der Vorverlagerung der Abwägungsentscheidung über sie planerische Konzeption (und damit auch die Ausgestaltung der Anbindung an die Bahnhofstraße) mag vorliegend aufgrund des durchgeführten Vergabeverfahrens noch gegeben sein. Obgleich ein Vergabeverfahren europarechtlich nicht erforderlich gewesen wäre, – ein Grundstücksverkauf ist auch bei einer Bauverpflichtung mit Rücktrittsrecht grundsätzlich vergabefrei, EuGH, Urteil vom 25.3.2010 – C – 451/08, steht es der Stadt frei, ein solches Vergabeverfahren durchzuführen.</p> <p>b. Die zweite Voraussetzung des BVerwG ist</p>	<p>durch eine vertragliche Bindung im Vorfeld der Planung projektbezogene Abwägungsbelange in die nachfolgende planerische Abwägung transportiert und in ihrer Gewichtung verändert, um dadurch Rücksicht auf nachbargemeindliche Belange und Belange der Regionalentwicklung zu nehmen. Denn der Maßstab der städtebaulichen Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB räumt den Gemeinden einen gewissen Beurteilungsspielraum ein, der es erlaubt, die Belange im Vorfeld zu konkretisieren und zu gewichten, die sie ohnehin im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigen müsste, insbesondere in Bezug auf das gemeindliche Abstimmungsgebot. Die Grenze verläuft dort, wo die Gemeinde sich im Vorfeld der Planung zur Aufstellung eines Bebauungsplans überhaupt verpflichtet oder einen dauerhaften Planungsverzicht erklärt. (vgl. hierzu Spannowsky in ZfBR 2010, 429 ff. mit weiteren Nachweisen).</p> <p>Die Kriterien die den Verdacht einer Vorwegnahme begründen würden, sind im vorliegenden Falle also nicht gegeben. Ungeachtet dieser Frage wären aber auch die vom Einwender aufgeführten strengen Voraussetzungen für eine Vorwegnahme durchaus erfüllt:</p> <p>Zur Beauftragung eines privaten Investors mit der Umsetzung des städtebaulichen Projekts Sedelhöfe war zwingend ein europaweites Ausschreibungsverfahren nach den Vorgaben der § 97 ff. GWB vorzunehmen, da letztlich die Vergabe eines Bauauftrages i. S. d. § 99 Abs. 3 GWB erfolgte. Das Projekt Sedelhöfe stellt eben keine reine Grundstücksvergabe dar. Der sogenannte "Ahlhorner-Beschluss" des OLG Düsseldorf vom 13.06.2007, wonach die Veräußerung eines Grundstückes durch die Öffentliche Hand dann eine ausschreibungspflichtige Vergabe ist, wenn "zugleich Vorgaben in Bezug auf die ausschließlich private Bebauung des Grundstückes gemacht werden, insbesondere eine Bauverpflichtung vereinbart wird" sowie das Urteil des EuGH vom 25.03.2010 (Rs C-451/08) regeln die Frage, in welchen Fällen Grundstücksveräußerungen öffentlicher Stellen die Anwendung des europäischen Vergaberechts bedingen. Bei der Realisierung des Projekts Sedelhöfe erfolgt eine Veräußerung kommunaler Grundstücke in Verbindung mit einer durch Vertragsstrafen abgesicherten Bauverpflichtung gemäß den städtebaulichen Vorgaben der Stadt Ulm. Die Stadt Ulm hat ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung der Sedelhöfe. Dies begründet sich in der rechtlichen</p>
--	---

<p>aber nicht erfüllt: Der Gemeinderat als für die Planung zuständiges Gremium war in das Vergabeverfahren und insbesondere in die Abwägungsentscheidung nicht ausreichend eingebunden. Der Gemeinderat hat zwar durch ein Memorandum die Ziele der Planung offenbar noch mitfestgelegt. Eine Beurteilung der verschiedenen eingegangenen Angebote und Planungskonzepte erfolgte aber lediglich durch die Verwaltung. Der Gemeinderat hat nur förmlich über die Vergabe beschlossen, ihm wurde aber lediglich der Sieger aufgrund der von der Verwaltung getroffenen Abwägungsentscheidung vorgestellt. Eine eigene Bewertung oder gar einen Vergleich mehrerer Konzeptionen hat der Gemeinderat mithin weder vorgenommen noch die Entscheidungen der Verwaltung insoweit auch nur nachvollzogen. Der Gemeinderat war also entgegen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht an der vorweggenommenen Abwägungsentscheidung beteiligt, sondern hat die von der Verwaltung getroffene Entscheidung ohne Kenntnis der Alternative lediglich im Nachhinein gebilligt.</p> <p>c. Dieses Vorgehen ist auch nicht durch vergaberechtliche Zwänge gerechtfertigt. Da das europäische Vergaberecht nicht anwendbar war, stand es der Stadt frei, ein Vergabeverfahren in einer anderen Form, etwa auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit, durchzuführen. Selbst bei Anwendbarkeit des europäischen Vergaberechts kann der Gemeinderat auch an der Abwägungsentscheidung und damit an der Bewertung der Angebote mitwirken. Der in der Beschlussvorlage zur Vergabeentscheidung des Geheimverfahrens angeführte Grundsatz des Geheimwettbewerbs schließt ein solches Vorgehen nicht aus. So kann der Gemeinderat in nicht öffentlicher Sitzung beraten. Um den Geheimwettbewerb darüber hinaus sicherzustellen, kann der Gemeinderat auch eine anonymisierte Zusammenfassung und Wertung der Angebote zur Grundlage seiner Entscheidung machen. Dieses ist im Hinblick auf das Vergaberecht nicht nur möglich, sondern aufgrund der Vorgaben der Gemeindeordnung auch zwingend geboten. Jedenfalls aber hätte der Gemeinderat in dem Moment beteiligt werden können, indem von (mehreren) Bietern nach den</p>	<p>Sicherstellung der durch den Investor erstellten grundbuchlich abgesicherten Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit.</p> <p>Der Gemeinderat der Stadt Ulm war in allen Phasen des Vergabeverfahrens ordnungsgemäß eingebunden und hat sämtliche Vorgaben für das Projekt beschlossen: Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat durch Beschluss eines Bewerbermemorandums zu den Sedelhöfen mit Festlegung der Zielsetzungen, Konzeption der Ausschreibung und Ablauf des Verfahrens der Verwaltung den Auftrag erteilt auf dieser Grundlage das Vergabeverfahren durchzuführen. Die Fraktionen des Gemeinderates waren vor, während und nach dem Vergabeverfahren über eine sogenannte politische Arbeitsgruppe fortlaufend über den Stand des Verfahrens, den Inhalt der Bieterangebote und den Projektstand informiert. Der Gemeinderat war in seiner Entscheidungsbefugnis keinesfalls eingeschränkt. Grundsätzlich macht das Vergaberecht zwingende Vorgaben zu Anonymität der Bieter und Geheimhaltung der Angebote. Keinesfalls jedoch waren die städtebaulichen Konzepte der Diskussion des Gemeinderats entzogen. Vielmehr erfolgte das Vergabeverfahren auf der Grundlage der vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzeption. Vor Beschluss der Vergabe an MAB wurden in nicht-öffentlicher Sitzung dem Gemeinderat die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe der im Verfahren verbliebenen Bieter vorgestellt.</p> <p>Die Darstellung des Sachverhalts ist nicht korrekt (s. Stellungnahmen zu vorstehenden Punkten a. und b.).</p>
---	--

<p>Verhandlungen das letztverbindliche Angebot vorgelegt wurde. Der Grundsatz des Geheimwettbewerbs, d.h., dass die Bieter sich nicht untereinander kennen dürfen, endet mit Öffnung der Angebote. Dabei dürfen die Bieter zugegen sein, § 14 EG VOB/A bzw. § 22 Abs. 2 VOB/A i.V.m. § 14 VBOB/A.</p>	
<p>3. Ergebnis Im Rahmen des Bebauungsplans kann sich die Stadt mithin nicht auf einen Abwägungsvorgang im Rahmen des Vergabeverfahrens beziehen. Trotzdem dient der Bebauungsplan (allein) zur Umsetzung der Plankonzeption der MAB GmbH. Damit ist eine unzulässige Vorwegbindung gegeben. Die Stadt ist damit bereits nicht abwägungsbereit. Ein Bebauungsplan kann auf der Grundlage der Konzeption der MAB GmbH abwägungsfehlerfrei ohne erneute Abwägung der Plankonzeption gar nicht erfolgen. Darüber hinaus ergibt sich aus der Vergabe an die MAB GmbH und dem daraufhin abgeschlossenen Projektvertrag zusammen mit dem offenbar vereinbarten Verkauf der Grundstücke eine faktische Verpflichtung der Stadt, einen Bebauungsplan aufzustellen. Dies stellt einen Verstoß gegen § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB dar, der nicht nur die Nichtigkeit der Verträge zu Folge haben kann, sondern unmittelbar zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führt. Gierke, in Brügelmann, BauGB, Loseblatt, Stand 10/2013, § 1 Rz. 214</p>	<p>Der Sachverhalt einer Vorwegbindung liegt aus den dargelegten Gründen nicht vor. Dies wird bereits aus der Tatsache deutlich, dass infolge des öffentlichen Diskurses sowie privater Anregungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Bebauungsplanaufstellung verschiedene Änderungen, wie etwa die Andienung für das Haus Bahnhofstraße 16 oder die Erhöhung des Wohnanteils vorgenommen wurden. Diese inhaltliche Offenheit widerlegt nach ständiger Rechtsprechung ebenfalls die unzulässige inhaltliche Vorwegbindung. Diese immer wieder von der Rechtsprechung aufgegriffene Abgrenzung zu einer unzulässigen Vorwegbindung findet sich u.a. auch in OVG Lüneburg, Beschluss vom 24. 3. 2009 - 1 MN 267/08: <i>„Es wäre lebensfremd anzunehmen, eine Gemeinde könne einen Logistikpark oder ein ähnliches Großprojekt faktisch bindungs- und risikofrei angehen. Darin liegt immer zugleich ein finanzielles Wagnis, das ohne (auch) unternehmerisches Denken nicht in Grenzen gehalten werden kann. Wollte man bereits das Eingehen eines solchen Risikos für abwägungsschädlich halten, ginge dies nur um Preis, dass größere gemeindliche Planungen überhaupt nicht mehr möglich wären.“</i></p>
<p>II. Abwägungsdefizit 1. Passantenstrom</p>	
<p>Die Einhaltung des Abwägungsgebots führt darüber hinaus auch rechtlich 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</p>	<p>Die Unterstellung, die Stadt in ihrer Funktion als Grundstückseigentümerin betreibe mit dem Projekt Sedelhöfe einen grob wettbewerbsverzerrenden Eingriff in die Ulmer Einzelhandelsstruktur zum Zwecke der maximierten Wertabschöpfung aus dem Grundstücksverkauf, wird entschieden zurückgewiesen. Das Projekt folgt langfristigen stadtentwicklungspolitischen Zielen zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in toto einerseits und zur Neustrukturierung und Reaktivierung eines bislang vernachlässigten Innenstadtquartiers andererseits. Die Annahme, durch den Bebauungsplan</p>

<p>die Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts im Sinne des allgemeinen öffentlichen Interessen zu beachten (vgl. dazu BverwG, Beschluss vom 26.02.1997 – 4 NB/97- juris; kürzlich OVG Rheinland-Pfalz, Urt. Vom 28.5.2013, Az. 8 C 11257/12. OVG, juris.)</p> <p>Dem wird der vorliegende Entwurf des Bebauungsplan „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 bereits angesiedelten Einzelhandelsbetriebe, die seit Jahren die Versorgung der Innenstadt Ulm mit dem vorgehaltenen Einzelhandelsangebot sicherstellen und aufrecht erhalten, außer Acht. Der Bebauungsplan „Sedelhöfe“ führt mithin nicht zu einem bauplanungsrechtlich unbedenklichen Hinzutreten von Konkurrenzbetrieben, sondern dazu, dass diese neuen Konkurrenzbetriebe gar nicht erst 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 der Einzelhandelsbetriebe in den „Sedelhöfen“ entschieden. Daran ändert ein – unverbindliches - Konzept für die Zukunft genauso wenig wie die unverbindliche „Festsetzung“ einer Rolltreppe außerhalb des Plangebiets (siehe dazu ausführlich unten). Dies ist mit der Wettbewerbsneutralität des Bauplanungsrechts nicht vereinbar.</p> <p>Zum anderen liegt die derzeit aus der Richtung Busbahnhof/Bahnhof Ulm geplante Erschließung nicht im öffentlichen Interesse. Sie dient vielmehr einseitig den Partikularinteresse 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</p>	<p>würden die Passantenströme einseitig in die Sedelhöfe gelenkt, ist, wie bereits mehrfach ausgeführt, nicht zutreffend. Die Passanten aus Richtung des Bahnhofsplatzes haben die Wahlfreiheit, entweder in die Fußgängerzone Bahnhofstraße oder in die Sedelhöfe zu gehen. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten beliebig zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer gezielten Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden. Zudem baut die Argumentation ausschließlich auf den Passantenströmen aus Richtung Hauptbahnhof/Bahnhofsplatz auf. Passantenströme in entgegengesetzter Richtung sowie zahlreiche andere Zuläufe in die Innenstadt werden komplett ausgeblendet</p> <p>Mit den Sedelhöfen entsteht an einer zentralen Stelle der Innenstadt zusätzlicher attraktiver Stadtraum und eine Ausweitung der heutigen 1A-Einkaufslage in einen bisher trotz seiner hervorragenden Lagegunst untergenutzten Innenstadtbereich. In den Sedelhöfen werden ca. 18.000 qm Verkaufsfläche neu errichtet. Dies entspricht einer Verkaufsflächenerweiterung von unter 15% bezogen auf die Innenstadt bei raumverträglichen Umverteilungsquoten (vgl. Stellungnahme des RP Tübingen). Mit einer Schwächung der Hauptlagen oder gar wettbewerbsverzerrenden Effekten ist im Gegenteil schon im Hinblick auf die enge Vernetzung des Projekts mit den bestehenden Einkaufslagen und die erwartete Zunahme der Passantenzahlen nicht zu rechnen.</p> <p>Die Bahnhof- und Hirschstraße sind die Schlagader der City und liegen nach Aussage der Ulmer City e.V. in der Frequenzmessung bei Städten mit Einwohnerzahlen bis 250.000 Einwohnern bundesweit mit Abstand auf Platz eins. Wie in kaum einer anderen vergleichbaren Stadt bündeln sich Passantenströme derart auf einer Achse. Infolge der Sedelhöfe wird es lediglich an einem der zahlreichen Zuläufe zu dieser Achse Veränderungen geben. Die Sedelhöfe sind zudem an zwei Stellen mit der Bahnhofstraße verknüpft, der Wechsel zwischen den etablierten und den neu hinzukommenden Einkaufslagen ist bruchlos möglich. Die Sedelhöfe sind also gerade dazu entwickelt worden, die bestehende 1a-Lage in Ulm zu erweitern und zu stärken!</p>
---	---

<p>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 vorliegenden Planung deutlich hervorgehende Partikularinteresse ist mit den Aufgaben der Bauleitplanung unter keinen Gesichtspunkt zu vereinbaren. Jedenfalls aber sind die fiskalischen Interessen der Stadt an dem Grundstücksverkauf offenzulegen, damit der Gemeinderat – und die Öffentlichkeit – eine ausreichende Grundlage für die Abwägungsentscheidung hat.</p> <p>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.</p>	<p>Die heutige Fokussierung des Einzelhandels auf die Hauptgeschäftslage Bahnhofstraße/ Hirschstraße führt auf der anderen Seite zu einer Abwertung der Nebenlagen insbesondere in der nördlichen und nordwestlichen Innenstadt, die, obwohl gut erschlossen, nicht ausreichend von den Passantenströmen aus Richtung des Bahnhofplatzes profitieren können. Diese werden voraussichtlich durch die wachsende Bedeutung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe des öffentlichen und privaten Verkehrs noch zunehmen. Mit den in die bestehenden Wegebeziehungen integrierten Sedelhöfen und der Aufwertung des öffentlichen Raumes auch im benachbarten Wengenviertel sollen künftig auch die Nebenlagen aufgewertet werden. Auch diesen Lagen gegenüber ist die Stadt der Chancengleichheit und Wettbewerbsneutralität verpflichtet.</p> <p>Die funktional und städtebaulich unbefriedigende, versetzte Lage der Bahnhofspassage zur Bahnhofstraße ist ein Relikt aus der Zeit des Wiederaufbaus und angesichts der liegenschaftlichen Verhältnisse kurzfristig nicht zu verändern. Um den geäußerten Befürchtungen Rechnung zu tragen, hat die Stadt auf Anregungen im Bebauungsplanverfahren reagiert und den bereits zitierten 3-Stufen-Plan entwickelt; dieser zeigt Perspektiven auf, wie am neuralgischen Übergang zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofplatz künftig Verbesserungen erreicht werden können. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p>
<p>2. Umsatzeinbußen</p> <p>Die Stadt geht offenbar davon aus, dass die „Sedelhöfe“ aufgrund eines Neukundenpotenzials von 280.000 Kunden nicht zu signifikanten Einbußen der Einzelhandelsunternehmen in der Innenstadt Ulm führen. Dabei gibt sie – wie ausgeführt – die in Bezug genommene Studie falsch wieder. Sie stellt also ihre Abwägung auf eine unzutreffende Grundlage. Damit leidet die Abwägung unter einem Abwägungsdefizit. Nicht untersucht hat die Stadt, wie sich die Erschließung der Innenstadt durch die Bahnstufunterführung auf die Einzelhandelsunternehmen in der Bahnhofstraße auswirkt. Die Belange dieser – durch die „Sedelhöfe“ besonders betroffen - Anlieger konnten also nicht adäquat in die Abwägung einfließen. Auch hieraus folgt ein Abwägungsdefizit.</p>	<p>Der Vorwurf einer fehlerhaften Widergabe der zielgruppenorientierten Standortanalyse der Customer Research 24 GmbH wurde bereits unter Punkt 3.d dieser Einwendung zurückgewiesen. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p>

<p>3. Grenzen des Bebauungsplans</p> <p>Das Grundstück Bahnhofstraße 7 ist nicht Teil des Bebauungsplans. Die Stadt begründet dies damit, dass sie das Eigentum an dem Grundstück nicht erwerben konnte bzw. Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer gescheitert seien. Um die Aufteilung der Passantenströme wenigstens als etwas fairer darzustellen, ist im Bebauungsplan, aber außerhalb der Grenze des Bebauungsplangebiets, eine Rolltreppe eingezeichnet. Auf diese Rolltreppe wird auch im Rahmen der Begründung und damit im Rahmen der Abwägung Bezug genommen. Daraus folgt zwingend, dass der Bebauungsplan auf das Grundstück der Bahnhofstraße 7 zu erweitern ist.</p> <p>Grundsätzlich ist die Stadt zwar darin frei, wie sie die Grenzen eines Bebauungsplans festlegt. Das Argument der Stadt, sie habe die Verfügungsgewalt über das Grundstück nicht erhalten können, verfängt jedenfalls nicht. Es ist – wie bekannt sein dürfte – durchaus möglich, nicht im Eigentum der Stadt befindliche Grundstücke zu überplanen, und manchmal – so auch hier – sogar geboten. Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu aus:</p> <p>„Lässt sich eine städtebauliche sinnvolle Planung aber nicht ohne fremdes Grundstück durchzuführen, so muss die Gemeinde das Grundstück in ihre Planung einbeziehen und anschließend von dem durch das Baugesetzbuch bereitgestellten Instrumentarium zur Realisierung der Planung gebrauch machen; will sie dies nicht, so muss sie von der Planung insgesamt absehen“,</p> <p>BVerwG, Beschl.v. 20.11.1995, 4 NB 23/94, juris, erster Orientierungssatz.</p> <p>Die Stadt hätte also das Grundstück in den Bebauungsplan aufnehmen müssen. Im Rahmen der Abwägung hätte sie dann die Belange des Grundstückseigentümers und die weiteren Belange einstellen können und müssen. So hätte die jetzt außerhalb des Planbereichs, aber in der Planungszeichnung befindliche Rolltreppe verbindlich und durchsetzbar festgesetzt werden können. Auch die weiteren Konzepte, die die Stadt für die Zukunft ankündigt oder die von anderer Seite vorgeschlagen werden (z.B. „Tor zur Innenstadt“), hätten u.a. mit den Interessen des Eigentümers des Grundstücks Bahnhofstraße 7 abgestimmt werden können, statt sie von vornherein auszuschließen.</p>	<p>Die Annahme des Einwenders unterstellt, dass ohne Einbeziehung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 eine städtebaulich sinnvolle Planung nicht möglich sei. Dies ist mitnichten der Fall. Mit dem Projekt Sedelhöfe werden die angestrebten stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen sehr wohl erfüllt. Es ist richtig, dass die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz als langfristiges städtebauliches Ziel verfolgt wird. Der Umkehrschluss, dieses Ziel sei Voraussetzung für eine sinnvolle Planung im Bereich der Sedelhöfe, greift dagegen nicht. Es wäre geardezu fahrlässig, sich mit einer städtebaulichen Planung in Abhängigkeit einer zukünftigen, nicht hinreichend konkretisierbaren Entwicklung zu begeben. Wie bereits mehrfach dargelegt, ist das Projekt von dieser Entwicklung autark; umgekehrt behindert das Projekt diese künftige Entwicklung nicht. Die zusätzliche Fahrtreppe außerhalb des Geltungsbereichs ist keineswegs ausschlaggebend für die Sinnhaftigkeit der Planung; diese liegt bereits in der städtebaulichen Struktur der Sedelhöfe und der Einfügung in die Eigenart der umgebenden Bebauung begründet. Die nachrichtliche Eintragung der Treppe in die Planzeichnung manifestiert vielmehr dauerhaft die Absicht der Stadt, den Anregungen und Wünschen v.a. der Anlieger aus der Bahnhofstraße an dieser Stelle weiter entgegen zu kommen, sobald sich die Gelegenheit dazu bietet. Die Stadt hat diesbezüglich bereits intensive Verhandlungen geführt und versteht die nachrichtliche Eintragung der Treppenanlage als Auftrag, diesbezüglich weiterhin tätig zu sein.</p> <p>Die Forderung, das Grundstück Bahnhofplatz 7 in den Planumgriff des Bebauungsplans aufzunehmen und die Belange der Grundstückseigentümer einzustellen, entbehrt einer realistischen Vorstellung von den Mechanismen der Stadtplanung. Es ist weder möglich noch sinnvoll, mit Verhandlungspartnern, die an einer Änderung des Status quo nicht interessiert sind, für einen unbestimmten Tag in der Zukunft konkrete städtebauliche Konzepte abzustimmen. Sinnvoller und zielgerichteter ist der eingeschlagene Weg: Das Baurecht wird für solche Bereiche geschaffen, die verfügbar und sinnvoll zu entwickeln sind. Dabei ist zu beachten, dass künftige Entwicklungschancen außerhalb des Plangebiets im Sinne langfristiger städtebaulicher Zielsetzungen gewährleistet bleiben und zu gegebener Zeit passgenau anhand der konkreten Spielräume und Rahmenbedingungen genutzt werden</p>
--	---

<p>Unrichtig ist die Behauptung in der Begründung, die weiteren Konzepte seien unabhängig von dem Bebauungsplan, da sie Flächen südlich der Bebauungsgrenze betreffen. Sowohl der Bebauungsplan als auch die zukünftigen Konzepte suchen nach einer Lösung für dasselbe Problem: Den Zugang zur Innenstadt vom Bahnhof und von der Bahnstrecke aus. Durch den Bebauungsplan wird nun eine – ihrerseits abwägungsfehlerhafte – Lösung umgesetzt. Andere Lösungen für die Zukunft werden dadurch zumindest erschwert, da dadurch Kosten doppelt anfallen, der vorliegende Bebauungsplan geändert und der zukünftige Grundstückseigentümer (der Investor) eingebunden werden müsste. Unzulässig ist bereits, die Abwägungsentscheidung auf eine „Festsetzung“ außerhalb des Plangebiets zu stützen, deren Umsetzung unsicher ist.</p> <p>4. Öffentliche Verkehrsfläche</p> <p>Die Gassen innerhalb der „Sedelhöfe“ werden nicht als öffentliche Verkehrsfläche, sondern als Kerngebiet mit „Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im EG“ festgesetzt. Dadurch soll offenbar dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich dadurch nicht nur eine Tiefgarage, sondern auch das Untergeschoss des Einkaufszentrums befindet. Dies begegnet Zweifeln, da sich diese Verkaufs- und Bauflächen außerhalb der Baugrenze befinden.</p> <p>Noch problematischer aber ist, dass auch die Verbindung zwischen Bahnstrecke und der Bahnhofstraße lediglich als Kerngebiet mit Gehrecht ausgestaltet ist. Diese Flächen müssen als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen werden, da sie entscheidend für die Verbindung zwischen zwei öffentlichen Räumen – Bahnhof und Bahnhofstraße – sind. Zudem wird nur durch die Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche – im Eigentum der Stadt – gewährleistet, dass zukünftige Konzeptionen zur Verbesserung der Anbindung der Bahnhofstraße ohne Zustimmung des Investors möglich sind. Gegen diese Belange steht lediglich das Interesse des Investors bzw. der Stadt, auch diese Flächen im Untergeschoss nutzen zu können. Diese fiskalischen Interessen müssen aber einer geordneten und zukunftsfähigen Verkehrsunterführung weichen. Auch darin liegt ein Abwägungsdefizit.</p>	<p>können.</p> <p>Vor diesem Hintergrund hat auch die Darstellung des Sachverhalts in der Begründung zum Bebauungsplan weiterhin Bestand. Die Sedelhöfe bieten gerade auch in Hinblick auf die Wegeführung eine ausgereifte Lösung an, die den Interessenausgleich zwischen den Zielen der Stadt, des Investors, der Anrainer an der Bahnhofstraße aber auch der Anrainer im Wengenviertel bewältigt. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p> <p>Alle Erschließungswege durch die Sedelhöfe, also der Treppenaufgang aus dem Untergeschoss, die Gassen im Erdgeschoss sowie die Wege, Terrassen und Galerien im 1. Obergeschoss werden mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt. Die Gehrechte werden grundbuchrechtlich gesichert und stehen der Allgemeinheit somit zu jedem Zeitpunkt vollumfänglich zu. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Im Übrigen führen die bestehenden Fußwege von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage bereits heute teilweise über private Grundstücksflächen, die mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegt sind.</p> <p>Der Verkauf der Grundstücksflächen für die Sedelhöfe behindert in keiner Weise künftige Anpassungsmaßnahmen bei der Anbindung der der Bahnhofspassage. Städtebauliches Ziel ist eine Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz. Hierzu ist allein das Grundstück Bahnhofplatz 7 notwendig. Das Projektgrundstück Sedelhöfe liegt hierzu nördlich. Eine axiale Anbindung der Bahnhofstraße an die Bahnhofspassage ist ohne Inanspruchnahme von Flächen aus dem Projektgebiet und damit ohne Zustimmung des Investors möglich. Ein Abwägungsdefizit liegt nicht vor.</p>
---	---

<p>IV. Aspekt der Raumordnung</p> <p>Es fehlen jedenfalls ausreichende Nachweise, die eine Verletzung des Kongruenzgebots und des Beeinträchtigungsverbotes ausschließen:</p> <p>2. Kongruenzgebot</p> <p>Die Einschätzung des RP Tübingen, auf die sich auch die Begründung zum Bebauungsplan stützt, gründet auf dem Gutachten der GMA. Dieses Gutachten erscheint aber inhaltlich nicht nachvollziehbar, insbesondere erhält es keine ausreichende Herleitung der zugrunde gelegten Zahlen. Es kann daher eine raumordnungsrechtliche Einordnung nicht stützen. Es ist ein nachvollziehbares Gutachten im Auftrag der Stadt einzuholen, das sämtliche Aspekte objektiv und nachvollziehbar beleuchtet. Dabei dürfte sich zeigen, dass die vorhandene Kaufkraft nicht ausreicht, auch noch das erweiterte Angebot nachzufragen – zumal in Zeiten des Internethandels.</p> <p>3. Beeinträchtigungsgebot</p> <p>Das Beeinträchtigungsgebot ist entgegen den Ausführungen des RP Tübingen und der Begründung des Bebauungsplans verletzt. So kommt das RP Tübingen in seiner selbst auf Grundlage der Zahlen der GMA dazu, dass die Umsatzverlagerungen zu einem signifikanten Umsatzrückgang in der Ulmer Innenstadt führen. Da die Studie der GMA die Zahlen über den Kaufkraftzufluss weder begründet noch offenlegt, ist mit einer wesentlich höheren Umsatzverlagerung zu rechnen. Denn bei richtiger Interpretation des Gutachtens des Customer Research wird der Kaufkraftzufluss in die Innenstadt durch das Vorhaben marginal sein. Die Umsätze der „Sedelhöfe“ werden mithin auf Kosten der übrigen Innenstadt gehen.</p> <p>Entgegen den Ausführungen des RP Tübingen ergibt sich aus diesen Umsatzverlagerungen eine erhebliche städtebauliche Relevanz:</p> <p>– Die Umsatzrückgänge werden sich nicht gleichmäßig auf die übrige Innenstadt</p>	<p>Die Behauptung, das Gutachten der GMA könne eine raumordnungsrechtliche Grundlage nicht stützen, entbehrt einer nachvollziehbaren Grundlage. Das Regierungspräsidium Tübingen hat in seiner Funktion als höhere Raumordnungsbehörde das Gutachten anerkannt; es gibt keine Veranlassung, an der Aussagekraft und der Verlässlichkeit des Gutachtens zu zweifeln.</p> <p>Grundlage für die Beurteilung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens ist die Beurteilung durch die verantwortliche Raumordnungsbehörde. Das Regierungspräsidium Tübingen wurde sehr frühzeitig in die Projektentwicklung einbezogen. Nach eingehender Prüfung der Sachlage hat das Regierungspräsidium in seiner Entscheidung festgestellt, dass die zu erwartenden Umverteilungseffekte gegenüber den innerstädtischen Anbietern in einzelnen Sortimentsbereichen zwar über dem Schwellenwert für Umsatzverluste liegen, diese aufgrund der Lage des Projektes in der Innenstadt aber keine städtebauliche Relevanz aufweisen. Ausschlaggebend für die Beurteilung der Beeinträchtigung im raumordnerischen Sinne ist eben diese städtebauliche Relevanz; ein irgendwie gearteter Konkurrenzschutz ist ausdrücklich nicht Gegenstand der raumordnerischen Prüfung. Die Spekulationen des Einwenders über wesentlich höhere Umsatzverlagerungen sind spekulativ und entbehren einer stichhaltigen Begründung.</p> <p>Wie bereits mehrfach ausgeführt, wurden in den Entwurf städtebauliche Prinzipien implantiert, die eine einseitige Lenkung der Passanten gerade verhindern und Synergieeffekte zwischen den neuen und den etablierten Einkaufslagen befördern sollen.</p> <p>Bei den Sedelhöfen handelt es sich um ein integriertes, innerstädtisches Projekt. Eine</p>
--	---

<p>verteilen. Vielmehr wird insbesondere die Bahnhofstraße wegen der Umleitung des Passantenstroms in die „Sedelhöfe“ erheblich stärker betroffen sein.</p> <p>– Die Konzentration von Verkaufsflächen auf einer vergleichsweise geringen Grundfläche führt zwingend dazu, dass die weitläufigere Innenstadt in einer vergleichsweise größeren Fläche beeinträchtigt wird. Würde die – auch in der Ulmer Innenstadt begrenzte – Kaufkraft allein auf Einkaufszentren verteilt, so würde die Innenstadt im Übrigen und damit großflächig veröden.</p> <p>– Bereits die „Sedelhöfe“ werden in städtebaulich relevanter Weise andere Bereiche der Innenstadt insbesondere die Bahnhofstraße, beeinträchtigen. Nach den vom RP Tübingen zugrunde gelegten Anhaltswerten wird es zu Geschäftsschließungen kommen.</p> <p>– Es ist städtebaulich nicht sinnvoll, die Aufwertung eines Straßenzuges durch entsprechende Abwertung anderer Straßenzüge zu erreichen und damit Probleme nicht zu lösen, sondern zu verlagern.</p> <p>Es ist mithin verfehlt, ohne nähere Prüfung davon auszugehen, dass die Auswirkungen der „Sedelhöfe“ auf die übrige Innenstadt keine raumordnungsrechtliche oder städtebauliche Relevanz hätten. Jedenfalls aber wäre die Stadt gefordert gewesen, die Auswirkungen innerhalb der Innenstadt differenziert zu untersuchen. Es muss nicht nur aus politischen Gründen ausgeschlossen werden, dass dem Sanierungsgebiet „Sedelhöfe“ durch Fehlplanungen der Stadt Sanierungsgebiete an anderer Stelle folgen.</p> <p>V.Schlussfolgerung</p> <p>Die dargelegten Abwägungsdefizite sind abzustellen. Eine Abwägung der Gesamtkonzeption, möglichst unter</p>	<p>Konzentration der Verkaufsflächen in der Innenstadt ist Ziel der Raumordnung. Der Kunde muss sich also nicht entscheiden, ob er entweder das Einkaufszentrum oder die Innenstadt ansteuert, sondern kann, zumal bei den kurzen Distanzen in der Ulmer Innenstadt, selbstverständlich zwischen den Einkaufslagen wechseln. Die Konzeption des Einkaufsquartiers befördert diese Mechanismen zusätzlich. Der vergleichsweise moderate Verkaufszuwachs von ca. 15 % der innerstädtischen Verkaufsflächen ist nicht dazu geeignet, das Szenario einer großflächigen Verödung der Innenstadt zu begründen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Tübingen kommt in seiner raumordnerischen Beurteilung zum gegenteiligen Schluss: Danach kann die Realisierung eines innerstädtischen Einkaufszentrums in der Ulmer Innenstadt grundsätzlich zu einer Funktionsstärkung des gesamten Handelsstandorts „Innenstadt Ulm“ führen. Die Studien der GMA sowie der Cutomer Research 42 GmbH untermauern diese Einschätzung.</p> <p>Die nicht weiter begründete Aussage, mit dem Vorhaben ginge eine Abwertung ganzer Straßenzüge einher, ist eine grob verzerrende Darstellung der Sachlage.</p> <p>Die Auswirkungen des Projekts auf die Innenstadt wurden mehrfach gutachterlich untersucht. Die raumordnerische Beurteilung kommt hier zu einem eindeutigen Ergebnis: Von dem Projekt gehen keine Auswirkungen aus, die den Zielen der Raumordnung entgegenstehen. Hinzu kommt, dass die städtebauliche Disposition des Projektes wie wohl kaum ein anderes Einkaufszentrum in Deutschland die strukturelle und funktionale Eigenart der näheren Umgebung aufnimmt und bestehende Einkaufslagen im Umfeld einbindet. Die Sedelhöfe sind somit Teil der Innestadtentwicklung und nicht etwa ein isoliertes Einkaufszentrum.</p> <p>Abwägungsdefizite liegen nicht vor. Alternativen sind seit Projektbeginn 2007 eingehend in den unterschiedlichsten Gremien und in den verschiedensten Maßstäben untersucht und diskutiert worden.</p> <p>Eine Realisierung der zusätzlichen Rolltreppe</p>
---	--

<p>Einbeziehung von Alternativen, ist nachzuholen. Im Hinblick auf den Passantenstrom bedarf es insbesondere folgender Änderung:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die zusätzlichen Rolltreppen von der Bahnhofsunterführung auf Straßenhöhe an der südlichen Grenze des Bebauungsplans müssen bis 2016 realisiert werden. Die Wegführung in die „Sedelhöfe“ und die Bahnhofstraße ist – unter Berücksichtigung des typischen Passantenverhaltens – gleichwertig auszugestalten. Beides ist im Rahmen des Bebauungsplans oder anderweitig vor Beschluss des Bebauungsplans verbindlich festzulegen.</li><li>2. Der Ausgang der nördlichen Rolltreppe muss auf der West-Ost-Achse auf der bestehenden Höhe verbleiben und darf nicht nach Osten verschoben werden. Die Sichtachse zur Bahnhofstraße ist auf diese Weise beizubehalten. Der „Orientierungsplatz“ ist – unter Berücksichtigung des typischen Passantenverhaltens – so auszugestalten, dass beide Wege als gleichwertig erkannt werden.</li><li>3. Der Ausgang zur Bahnhofstraße ist in voller Breite zu erhalten. Dies bedeutet, dass die Gebäudeecke am südlichen Ausgang der „Sedelhöfe“ oberirdisch auf der ehemaligen Baulinie verbleiben muss.</li></ol> <p><u>Schreiben vom 26. Juni 2014</u></p> <p>Mit seinem ergänzenden Schreiben vom 26. Juni 2014 überreicht der Einwender als Anlage die Studie der Ostfalia Hochschule , Prof. Dr. Arnd Jenne, mit Hinweis auf die darin prognostizierten Frequenzverluste und die darin enthaltenen Vorschläge, wie diese Verluste gemindert werden könnten.</p>	<p>im Zuge der Baumaßnahme Sedelhöfe wird angestrebt. Die Stadt befindet sich mit den betroffenen Grundstückseigentümern diesbezüglich in Verhandlung. Die Wegführung ist darauf ausgerichtet, die Sedelhöfe im Sinne einer Ergänzung des Stadtquartiers und im Sinne der Wahlfreiheit des Weges an bestehende Wegebeziehungen anzuknüpfen.</p> <p>Die Wege am Ausgang der Bahnhofspassage sind gleichwertig und überlassen jedem Passanten individuell die Entscheidung, welchen Weg er durch die Stadt nehmen möchte.</p> <p>Das Gebäude an der Ecke zur Bahnhofstraße hat eine wichtige stadträumliche Funktion, indem es die Verbindung von der Bahnhofstraße zur Bahnhofspassage herstellt und dabei zugleich die vorrangige Raumkante der Bahnhofstraße in Richtung Bahnhofplatz verlängert. Eine Zurücksetzung auf die vormalige Raumkante ist stadträumlich abzulehnen und würde nebenbei eine sinnvolle Grundrissdisposition in diesem Bereich wesentlich erschweren.</p> <p>Zur Studie der Ostfalia Hochschule , Prof. Dr. Arnd Jenne, wird am Ende dieser Beschlussvorlage ausführlich Stellung bezogen.</p>
<p><u>Einwender 10, Schreiben vom 27.05.2014 (Anlage 7.10)</u></p> <p>Wir beschäftigen in unseren beiden Betrieben in der Ulmer Bahnhofstraße und der Hirschstraße 25 festangestellte Mitarbeiter und 40 Aushilfskräfte. Die derzeitige Planung Sedelhöfe, insbesondere die Wegführung unter der Friedrich-Ebert-Straße durch direkt in die Sedelhöfe hinein erfüllt uns mit großer Sorge, denn wir befürchten erhebliche</p>	

<p>Frequenz- und Gäste-/Kundeneinbußen.</p> <p>Diese ist eindeutig zum Vorteil für die Geschäfte und gastronomischen Betriebe in dem neuen Einkaufsquartier angelegt. Die Passanten sollen bewusst in ihrer Wegfindung beeinflusst werden. Wir halten die Wegführung für wettbewerbsverzerrend. Sie muss dringend im Sinn des gesamten Ulmer Einzelhandels korrigiert werden, dass grundsätzliche Chancengleichheit zwischen eingesessenem Handel/Gastronomie und neuen Geschäften in den Sedelhöfen hergestellt wird.</p> <p>Weil städtische Argumente unsere Befürchtungen nicht ausräumen konnten, haben wir gemeinsam mit anderen Einzelhandelsunternehmen eine wissenschaftliche Studie zu Passantenfrequenzen an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften – Braunschweig/Wolfenbüttel in Auftrag gegeben, die das Verhalten der Passanten in Bezug auf die Wegführung erforschen sollte. Herr Professor Dr. Arnd Jenne, Prodekan der Fakultät Handel und soziale Arbeit, hat die Studie nach neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen durchgeführt und die Ergebnisse ausgewertet.</p> <p>Er hat uns, den Auftraggebern, vorab Auszüge daraus zur Kenntnis gegeben. Sie wird in der</p>	<p>Die Annahme, durch den Bebauungsplan würden die Passantenströme umgelenkt, ist nicht zutreffend. Der östliche Aufgang/Ausgang der Passage leitet gleichermaßen in die Innenstadt wie in das neue Einkaufsquartier. Die Treppenanlage fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtungen der Passanten sowohl zur Innenstadt als auch in die Sedelhöfe aufgenommen werden. Die Treppenanlage mündet in eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion. Der Passant hat hier die Wahlfreiheit, selbst zwischen den Sedelhöfen und der Bahnhofstraße zu entscheiden. Durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen sind die Voraussetzungen geschaffen, dass Passanten beliebig zwischen der Fußgängerzone Bahnhofstraße, den Sedelhöfen und den angelagerten Stadtquartieren wechseln können. Von einer gezielten Umlenkung der Passantenströme kann daher gerade nicht gesprochen werden. Die Fokussierung auf das Thema Lenkung von Passantenströmen lässt außer Acht, dass Besucher die Innenstadt auch mit festem Ziel und Vorhaben und nicht nur zum Einkaufen besuchen. Zudem ignoriert die Kritik, dass Passanten die Bahnhofstraße nicht ausschließlich vom Bahnhofplatz aus ansteuern. Vielmehr erreicht ein wesentlicher Teil der Passanten die Bahnhofstraße aus den bestehenden umliegenden Parkgaragen und den ÖPNV-Haltestellen in der Olgastraße und der Neuen Straße. Zudem gibt es beträchtliche Besucherströme in entgegengesetzter Bewegungsrichtung aus der östlichen Innenstadt zum Hauptbahnhof. Insbesondere für diese Passanten sind die Sedelhöfe nur eingeschränkt wahrnehmbar.</p> <p>Die Studie ging der Stadt am 17.06.2014 zu; die Verwaltung nimmt hierzu an gesonderter Stelle in der Beschlussvorlage ausführlich Stellung.</p>
--	--

<p>endgültigen Fassung spätestens Mitte Juni 2014 vorliegen.</p> <p>Die folgenden Fakten wurden aus den Passantenbefragungen erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Der Passant hat in seiner Wegeplanung nur wenige Anlaufpunkte – maximal 3 – 5 Positionen. Gerade Weglinien werden bevorzugt. Kurven und Kanten, unübersichtliche Wegführungen vermeidet der Passant.</li><li>- Menschen folgen Menschen – daraus ergibt sich ein Selbstverstärkungsprozess. Der Mensch ist unwillig, seine Laufrichtung zu ändern. Also ist Abbiegen – in die Bahnhofstraße – besonders nachteilig. Zumal hier keine Blickbeziehung mehr angeboten werden soll.</li><li>- Die durchschnittliche Weglänge beträgt ca. 2 km. Nur 1/3 der Passanten legt längere Wege zurück. Auch die Zeit ist nicht unbegrenzt erweiterbar. Die Studie beweist, dass durch die erzwungene Wegführung und die damit verbundene Aufenthaltsdauer große Teile insbesondere im Osten der Stadt abgeschnitten werden.</li></ul> <p>Wir befürchten massive Umsatzverluste in unseren Geschäften und weisen auf das Risiko hin, dass viele Arbeitsplätze verloren gehen werden. Deshalb fordern wir die Stadt Ulm auf, die Wegführung in die Innenstadt und in die Sedelhöfe dringend zu überarbeiten und Vorschläge für eine gerechte Passantenverteilung zu machen. Dies könnte zum Beispiel eine Rolltreppe in Richtung Bahnhofstraße sein, die in dem ehemaligen Bachbett der Blau gleichzeitig während des Baus der Sedelhöfe installiert wird.</p> <p>Durch die Verlängerung der Wege werden Platzgasse, Hafengasse erheblich Frequenz verlieren. Genaue Zahlen wird die Studie liefern.</p> <p>Wir fordern die Stadt Ulm deshalb noch einmal auf, die Planung so zu überarbeiten, dass Chancengleichheit für bestehenden und neu hinzukommenden Handel besteht und die wettbewerbsverzerrenden Wegebeziehungen zugunsten der Sedelhöfe zu korrigieren.</p>	<p>Diese Argumentation ist nicht dazu geeignet, eine mutmaßliche Benachteiligung der Einkaufslagen in der Bahnhof-/Hirschstraße aufzuzeigen: Im Unterschied zur räumlich stark differenzierten und abgewinkelten Wegführung in den Sedelhöfen erstreckt sich die Bahnhof-/Hirschstraße linear vom Bahnhofplatz zum Münsterplatz.</p> <p>Die Argumentation geht offenbar davon aus, dass vorwiegend ortsunkundige Menschen die Innenstadt besuchen, die sich ziellos durch die Stadt bewegen. Dies ist insbesondere in Anbetracht der hohen Anzahl von Tagespendlern realitätsfern und unterschätzt die Selbstbestimmtheit der Passanten.</p> <p>Die Wegführung ist in keiner Weise erzwungen; jeder Passant hat die Wahlfreiheit, seinen Weg individuell durch die Stadt zu nehmen. Die zurückzulegende Entfernung zu den Einzelhandelslagen weiter im Osten der Innenstadt wird in keiner Weise vergrößert; im Gegenteil: durch die Sedelhöfe über Heigeleshof und Walfischgasse wird sich die Distanz etwa zur Platzgasse und die daran anschließenden Gassen noch verkürzen.</p> <p>Die Stadt hat zum Auslegungsbeschluss einen 3-Stufen-Plan vorgelegt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Zugangssituation vom Hauptbahnhof zur Bahnhofstraße angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</li><li>- Stufe 2: Der Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der kleinen Blau erweitert und um eine zweite Rolltreppe ergänzt. Die Stadt hat diesbezüglich bereits Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern aufgenommen. Diese Treppe wurde nachrichtlich in die Planzeichnung des Bebauungsplans aufgenommen</li><li>- Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig</li></ul>
--	---

	eine grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken.
<p><u>Einwender 11, Schreiben vom 28.05.2014 (Anlage 7.11)</u></p> <p>Nach § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuchs ist die Gemeinde zu einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung verpflichtet: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftiger Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodenordnung gewährleisten...“</p> <p>Diese Anforderung ist im Projekt „Sedelhöfe“ allenfalls bedingt erfüllt.</p> <p>Jeder cm<sup>2</sup> wird versiegelt, die Grundflächenzahl beträgt 1,0. Das Argument, dass es vorher nicht besser war, zählt nicht, denn inzwischen ist ja alles abgerissen und außerdem soll es doch besser werden? Die paar extensiv begrünten Dächer taugen aus ökologischer Sicht nicht einmal als Alibi. Allermindestens sind auf den Wegen Bäume vorzusehen, dazu noch Fassadenbegrünung an den Gebäuden. Sonst bleibt in den heißer werdenden Sommern nur die Flucht ins wahrscheinlich klimatisierte Innere – auch nicht gerade von ökologischer Weitsicht geprägt – besser wäre es, verpflichtend ein ökologisches Klimakonzept unter Verwendung von Wasser und Pflanzen vorzusehen.</p> <p>Die Anordnung der Gebäude ist gut, ebenso die Festsetzung von Wohnnutzung in den obersten Geschossen, mit schönem Ausblick aufs Umland, im Gegensatz zum Neu-Ulmer Glacis-Center, dort sind das oberste Geschöß und die schöne Aussicht den geparkten Autos vorbehalten. (Ein weiteres Negativbeispiel beim Glacis-Center ist der Umgang mit der Wegverbindung „Grüne Brücke“. Die vielbeworbene „Grüne Brücke“ von den Wiley's zur Donau sollte ursprünglich als öffentlicher Weg durch das Center führen, wurde aber auf Druck der Investoren kassiert und ist nun privat abschließbar).</p> <p>Die Sedelhofgasse ist öffentlich gewidmet, die an ihrer Stelle vorgesehene Erschließung der „Sedelhöfe“ soll es bleiben. Die Stadt wird sonst, trotz grundbuchrechtlicher Sicherung eines Gehrechts zur Bittstellerin.</p>	<p>Verdichtete City-Lagen zumal mit ausgewiesenem Einzelhandelsschwerpunkt eignen sich nicht für grünordnerische Maßnahmen. Vereinzelte Grünstrukturen haben nicht das Potenzial für eine nachhaltige Grünraumentwicklung. Der Fokus der städtischen Grünflächenplanung liegt daher generell auf zusammenhängenden oder vernetzten Grünräumen in der Stadt. Nur diese haben ausreichend Potenzial, die Lebens- und Aufenthaltsqualität wesentlich zu verbessern. Baumreihen oder große Einzelbäume sind vorwiegend den innerstädtischen Hauptstraßen und Plätzen vorbehalten und eignen sich nicht für schmalere Gassenquerschnitte in den Nebenlagen.</p> <p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch unter den differenzierten städtebaulichen Vorgaben im Sinne eines offenen, gemischt genutzten und in den Stadtkörper integrierten Einkaufsquartiers bleibt die Anlage im Kern ein aus einer Hand konzipiertes, errichtetes und verwaltetes Projekt auf einem vereinigten Grundstück, welches zudem komplett</p>

<p>Die Notwendigkeit der südlichen Bebauung an der Bahnhofstraße erschließt sich nicht. Der geplante Gebäudezwickel wirkt bruchstückhaft. Gebäude Bahnhofstraße 18 wird erdrückt, wenigstens hätte dieses Gebäude in den Bebauungsplan einbezogen werden sollen, um eine angestrebte städtebauliche Entwicklung nachvollziehen zu können. Solange die beiden Gebäude Bahnhofstraße 18 (Sparkasse im EG) und Bahnhofplatz 7 (Volksbank) nicht für eine Neubebauung zur Verfügung stehen sollte dieser Bereich freigelassen werden oder mit einer vorläufigen Nutzung belegt werden. Ein „Einsteinplatz“ wäre gar nicht schlecht, denn der jetzige Bahnhofplatz ist mit dem Abgang zur Unterführung viel zu klein und bietet, zusammen mit dem Bahnhofsumfeld samt bleibender 4-spuriger Straße keine umwerfende Aufenthaltsqualität – zumindest bis zur Realisierung des neuen Bahnhofplatzes. Außerdem ist nicht klar, wie sich Einkaufszentren durch die Zunahme des Online-Handels entwickeln. Der Bereich der Bahnhofstraße bliebe, unter Einbeziehung der jetzt noch nicht zur Verfügung stehenden Flächen für die künftige Entwicklung offen.</p> <p>Das Gebilde „Sedelhöfe“ ist durch seine offene Anordnung für eine schrittweise Vorgehensweise geeignet. Auch wenn MAB aussteigen sollte und der Stadt möglicherweise Mehrkosten entstehen, sollte das Projekt nicht ausschließlich unter wirtschaftlichen, vor allem dem Investor dienenden Gesichtspunkten durchgezogen werden. Der Gemeinderat müsste sich dann auch nicht nur mittels externer Hilfe zu durchschauenden vertragsrechtlichen Bestimmungen auseinandersetzen, sondern könnte sich mit der konkreten baulichen Entwicklung befassen.</p>	<p>unterbaut wird. Eine öffentliche Widmung der Verkehrsflächen scheidet somit aus. Stattdessen sichern die festgesetzten Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit mit grundbuchrechtlicher Verankerung der Öffentlichkeit die uneingeschränkte Nutzung. Ein Verjähren oder Verwirken der Gehrechte ist nicht möglich. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse machen sich für den Passanten in keiner Weise bemerkbar. So verläuft z.B. der seit über 30 Jahren bestehende Zugang zur Bahnhofspassage auf Privatgelände mit Gehrecht - ohne dass dies in irgendeiner Weise erkennbar wäre. Regelungen zur Nutzung, zur Oberflächenqualität und zu Unterhaltsfragen werden bereits im Projektvertrag fixiert.</p> <p>Der südliche Baukörper nimmt die Bauflucht der Bahnhofstraße auf und verlängert damit die auf den Hauptbahnhof ausgerichtete Raumkante. Die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße auf den Bahnhofplatz ist ein langfristiges städtebauliches Ziel. Die Stadt hat in intensiven Verhandlungen versucht, die Immobilien Bahnhofstraße 18 und Bahnhofplatz 7 zu erwerben und in die Neuordnung des Quartiers einzubinden – bedauerlicherweise ohne Erfolg. Die entsprechenden städtebaulichen Korrekturen sind somit zu gegebener Zeit nachzuführen; die vorliegende Planung legt hierzu den Grundstein. Ein „Einsteinplatz“ an dieser Stelle würde dieser städtebaulichen Zielsetzung zuwiderlaufen und die Bahnhofstraße nach Norden in die Sedelhöfe umlenken.</p> <p>Das Gebilde „Sedelhöfe“ ist seiner Struktur nach zwar ein gegliedertes, offenes und gemischt genutztes Quartier; es bleibt dabei aber dennoch eine funktionale und liegenschaftliche Einheit mit gemeinsamer Verwaltung, gemeinsamer Tiefgarage, Andienung usw. Eine Vorgehensweise in Abschnitten ist somit ausgeschlossen. Die Zielsetzung eines innerstädtischen Einkaufsquartiers ist nur gemeinsam mit einem Investor zu erreichen. Mit MAB konnte ein Investor gefunden werden, der sich auf die ambitionierten städtebaulichen Rahmenbedingungen eingelassen hat.</p>
<p>Einwender 12, Schreiben vom 27.05.2014</p>	

<p>(Anlage 7.12)</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan „Sedelhöfe“ möchten wir, der Kreisverband Ulm/Alb-Donau-Kreis der Piratenpartei Deutschland, Stellung nehmen.</p> <p>Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme vom 21.11.2013 zur frühzeitigen Beteiligung im Bebauungsplanverfahren, die weiterhin Gültigkeit behält. Im Besonderen möchten wir auf den Abschnitt zum Thema „Privatisierung der Fuß- und Fahrwege im Sedelhofquartier“ hinweisen.</p> <p>Die im aktuellen Planungsstand vorgesehene Andienung für das Gebäude „Bahnhofstraße 16“ (aktuell Fa. Sport Sohn) mittels einer, in den Neubau integrierten, separaten Anlieferungszone (Liefergarage) halten wir für einen guten Kompromiss. Wir freuen uns, dass hier eine Lösung gefunden werden konnte.</p> <p>Nach wie vor ist die Aufteilung der Fußgängerströme im Bereich der Unterführung ein wichtiger Kritikpunkt an der Planung der Sedelhöfe. Den Planungsvorschlag zur ergänzenden Fahrtreppe im Bereich des Grundstückes „Bahnhofplatz 7“ zur gleichmäßigeren Verteilung des Fußgängerstromes zwischen dem Einkaufsquartier und der Bahnhofstraße erachten wir als höchstens marginale Verbesserung. Zudem liegt die Fahrtreppe außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und hat daher keine rechtliche Bindung.</p> <p>Der im Entwurf des Wettbewerbsgewinners zum Bahnhofsvorplatz dargestellte Fußgängerüberweg auf Ebene 0 wäre hier tatsächlich eine Verbesserung der Situation. Wir fordern die Stadtverwaltung und den Gemeinderat hiermit ausdrücklich auf, diesen Vorschlag auf diese oder ähnliche Weise zu berücksichtigen.</p> <p>Ein wichtiges Kriterium im Investoren-Wettbewerb, das die Entscheidung zugunsten des Investors MAB ausfallen ließ, war die Zusicherung, das Einkaufszentrum nach Abschluss des Baus auch selbst zu betreiben. Aufgrund der bekannten Insolvenz von MAB ist diese Zusicherung hinfällig. Hier sehen wir das</p>	<p>Siehe Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss (GD 087/14), Einwender 14 (Anlage 5.14).</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vom Untergeschoss des Bahnhofplatzes kommend erreichen die Passanten die Innenstadt über eine Treppenanlage, die sich in Richtung der Bahnhofstraße auffächert. Die Wahlfreiheit der Passanten, ob sie in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße gehen wollen, ist bereits durch die integrierte Lage und die vielfältige Einbindung der Sedelhöfe in die bestehenden Wegebeziehungen gegeben. Mit der außerhalb des Plangebietes vorgesehenen zusätzlichen Fahrtreppe soll diese Wahlfreiheit noch erweitert werden. Die Stadt hat sich dieser Zielsetzung einer zweiten Rolltreppe öffentlich verpflichtet und ist hier bereits in intensive Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern getreten.</p> <p>Die Stadtwerke Ulm GmbH, Betreiberin der Ulmer Straßenbahnen, hat den Vorschlag eines Fußgängerüberweg auf Ebene 0, welcher die ÖPNV-Haltestelle des Bahnhofplatzes quert, untersucht: Da bei unregelmäßiger Aufstellung von Straßenbahnen und Bussen in beiden Verkehrsrichtungen keine durchgängige Furt gewährleistet werden könnte, ist ein zusätzlicher barrierefreier Überweg nicht möglich; ein nicht barrierefreier Übergang etwa in Haltestellenmitte ist dagegen in Planung.</p> <p>Der Einwand ist nicht relevant für das Bebauungsplanverfahren. Der Projektvertrag kann aus vertrags- und vergaberechtlichen Gründen nicht offen gelegt werden.</p>
--	---

<p>Risiko, dass durch Festhalten an diesem Investor am Stadteingang Ulm eine Bauruine entstehen könnte. Dies muss unbedingt vermieden werden. Daher fordern wir die Stadt auf die entsprechenden Verträge, soweit möglich, offen zu legen, um diese Bedenken auszuräumen.</p> <p>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.</p>	<p>Die Stadt plant setzt in Kooperation mit einem Investor eigene stadtentwicklungspolitische Ziele um. Ohne das spezialisierte Fachwissen und die wirtschaftliche Potenz eines Projektpartners wie der MAB wäre ein derartig ambitioniertes, innerstädtisches Einkaufsquartier nicht zu realisieren.</p>
<p><u>Einwender 13, Schreiben vom 22.05.2014 (Anlage 7.13)</u></p> <p>Der Einwender vertritt die Eigentümerin eines Grundstücks in der Bahnhofstraße und die darin ansässige Betreibergesellschaft:</p> <p>(...)</p> <p>1. Für meine Mandantinnen bedeuten der ausgelegte Entwurf und das Projekt Sedelhöfe den dauerhaften und endgültigen Verlust jeder Möglichkeit einer Erweiterung des bestehenden (...) -Fachgeschäfts (<i>Name der Handelsgesellschaft</i>), einem großen Frequenzbringer für andere Einzelhändler der Ulmer City. Der Stadt Ulm ist seit langem bekannt, dass (<i>die Handelsgesellschaft</i>) einen akuten Erweiterungsbedarf von 3.000 m<sup>2</sup> bis 4.000 m<sup>2</sup> Netto-Verkaufsfläche hat. Die Stadt Ulm hat nicht ermöglicht, dass dieser Erweiterungsbedarf ganz oder wenigstens teilweise in den Sedelhöfen befriedigt werden kann. Die Stadt ist nach wie vor Eigentümerin dieser Grundstücke; das „Closing“ der Verträge mit MAB ist noch nicht erfolgt.</p>	<p>Die Stadt Ulm hat im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens "Einkaufsviertel Sedelhöfe - Grundstücksverkauf mit Bauverpflichtung, Durchführung des Projektes auf eigene Rechnung des Investors" den am Vergabeverfahren teilnehmenden Unternehmen das Positionspapier "Beitrag der (<i>Name der Handelsgesellschaft</i>) zu den Kriterien und Gewichtungen für die Bewertung von Angeboten beim Investorenwettbewerb Einkaufsviertel Sedelhöfe Ulm" zugeleitet sowie im Pflichtenheft zur Ausschreibung vermerkt, dass das benachbarte Kaufhaus der Mandantin des Einwenders einen Erweiterungsbedarf von ca. 600 qm je Geschoss, insgesamt ca. 3.600 qm hat. Somit war zu einem frühen Zeitpunkt gewährleistet, dass dem Erweiterungswunsch Rechnung getragen wird, soweit dies die am Vergabeverfahren teilnehmenden Unternehmen vorsehen.</p> <p>Den Planunterlagen der MAB zum Vergabebeschluss am 25.04.2012 kann entnommen werden, dass eine Erweiterung des fraglichen Kaufhauses in die Sedelhöfe mit Anbindung an das bestehende Geschäft grundsätzlich möglich und wünschenswert war. Die Stadt Ulm hat damit im Rahmen ihrer Möglichkeiten und der gebotenen Wettbewerbsneutralität dem Wunsch der</p>

<p>2. Gegen den Willen meiner Mandanten kann das Vorhaben „Sedelhöfe“ ohnehin nicht wie zwischen MAB und Stadt vereinbart realisiert werden. Denn dem stünde das im Eigentum der (<i>Name der Grundstückseigentümerin</i>) stehende Vordach im Weg, welches nahezu den gesamten nördlichen Teil des Gebäudes (...) beherrscht. Im Bereich des Vordachs ist es unmöglich, die in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehene geschlossene Bebauung zu realisieren. Dies war das maßgebliche Motiv für die Stadt Ulm, gegen meine Mandantin eine Beseitigungsverfügung für dieses Vordach erlassen. Die damit befassten Verwaltungsrichter in Sigmaringen und beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim haben bestätigt, dass das Vordach von der Stadt Ulm baurechtlich zugelassen worden ist, nicht von dem Abschluss eines Gestattungsvertrages abhängig gemacht wurde und deshalb seine Beseitigung nicht hoheitlich durchgesetzt werden kann. Meine Mandantinnen sind keine vertraglichen Verpflichtungen eingegangen, den Abbruch des Vordachs vorzunehmen oder zu dulden.</p>	<p>Mandantinnen des Einwenders entsprochen, ihre Anliegen zur Erweiterung im Rahmen der Projektentwicklung des Einkaufsviertels Sedelhöfe zu berücksichtigen. Dass der Erweiterungsbedarf ganz oder teilweise in den Sedelhöfen nicht befriedigt wird, liegt somit nicht in der Verantwortung der Stadt Ulm.</p> <p>Mit der Möglichkeit eines direkten Anbaus an das fragliche Kaufhaus von Norden her hat die Stadt Ulm bereits im Vergabeverfahren des Einkaufsviertels Sedelhöfe die Möglichkeit zur Erweiterung des bestehenden Geschäftshauses geschaffen. Eine Einigung der beteiligten privaten Unternehmen über eine Erweiterung kam jedoch nicht zu Stande. Die Stadt Ulm hat dann im Rahmen eines Rechtsverfahrens prüfen lassen, ob eine Beseitigung des Vordaches durch Beseitigungsverfügung möglich ist.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll die Verkehrsfläche der Sedelhofgasse entwidmet werden. Nach erfolgter Entwidmung und nach dem Verkauf der Flächen könnte der neue Eigentümer des Grundstücks die Beseitigung des Vordachs zivilrechtlich beanspruchen, weil insoweit eine Beeinträchtigung seines Grundstückes vorliegt. Die Bebauungsplanung unterstellt ein beseitigtes Vordach, weil der spätere Eigentümer dessen Beseitigung verlangen kann.</p>
---	--

6.4 Im Zuge der Auslegung des Bebauungsplanes wurden folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt:

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

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung:
<p><u>Deutsche Telekom</u> <u>Schreiben vom 24.04.2014 (Anlage 8.1)</u></p> <p>„(...)“ Unsere Stellungnahme vom 06.11.2013 gilt unverändert weiter.</p>	<p>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom wird zur Berücksichtigung bei der Ausführungsplanung an den Vorhabenträger weitergeleitet.</p>
<p><u>Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU)</u> <u>Schreiben vom 20.05.2014 (Anlage 8.2)</u></p> <p><u>Abwasserwirtschaft (Abt I):</u></p> <p>Der Mischwasserkanal in der bisherigen Sedelhofgasse wird nicht mehr benötigt. Dieser ist im Zuge der Abriss- und Ausschachtungsarbeiten zurückzubauen. Im südöstlichen Bereich des Plangebiets ist der Schacht 3 des bestehenden Mischwasserkanals um ca. 15 m nach Osten zu versetzen und bildet zukünftig einen Endschacht.</p> <p>Evt. im nördlichen Teil der Sedelhofgasse bestehende Straßenabläufe sind bei der Anpassung bzw. Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche an den neuen Kanal in der Keltergasse anzuschließen.</p> <p>Der Regenwasserkanal im südöstlichen Bereich des Plangebiets kann entfallen und ist am Schacht 6 oder 12 abzumauern.</p> <p>Die Lage des Kanalanschluss der Bahnhofstraße 16 (Sport Sohn) ist zu erkunden. Sollte dieser in der Sedelhofgasse liegen, müssen hier andere Anschlussmöglichkeiten untersucht und hergestellt werden.</p> <p>Die Details zum Rückbau der öffentlichen Kanäle, Anpassung von Schächten und zukünftige Hausanschlüsse sind frühzeitig mit den EBU abzustimmen. Die Arbeiten an den öffentlichen Kanälen sind den EBU anzuzeigen und von den EBU abzunehmen.</p> <p>Im östlichen Bereich der Keltergasse springt das geplante Gebäude ab dem 1. Obergeschoss auf die öffentliche Verkehrsfläche. In diesem Bereich verläuft ein Mischwasserkanal. Für diese Überbauung der öffentlichen Verkehrsfläche dürfen keine Stützen und Fundamente vorgesehen werden.</p> <p>Nach den EBU vorliegenden Informationen verläuft im nordwestlichen Bereich des Plangebiets (Olgastraße/ Keltergasse) der Stadtgraben. Je nach Bauausführung und genauer Lage des neuen Gebäudes und der</p>	<p>Die Einwendungen der Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm werden an den Investor/die Architekten zur Beachtung bei der Ausführungsplanung weitergeleitet.</p>

<p>genauen Lage des Stadtgrabens tangiert das Bauvorhaben diesen Stadtgraben. In diesem Bereich müsste der Stadtgraben zurückgebaut werden. Diedarin evt. verlaufenden Versorgungsleitungen anderer Leitungsbetreiber müssen in diesem Fall verlegt werden. Die genaue Lage des Stadtgrabens ist durch Suchschlitze zu sondieren.</p> <p>Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebiets sind als private Leitungen zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu beantragen. Bestandsunterlagen des öffentlichen Kanals können bei den Entsorgungs - Betrieben der Stadt Ulm angefordert werden.</p>	
<p><u>Fernwärme Ulm GmbH (FUG)</u> <u>Schreiben vom 13.05.2014 (Anlage 8.3)</u></p> <p>Gegen den Bebauungsplan bestehen von Seiten der FUG keine grundsätzlichen Einwände.</p> <p>Wie in der Anlage 8.6 zu GD 087/14 (Grundriss UG) dargestellt, sind an der Olgastraße zwei Stützenfundamente vorgesehen, die im Bereich des bestehenden begehbaren Fernwärmekanal liegen. Diese zwei Stützen haben wir im beiliegenden Planausschnitt gekennzeichnet.</p> <p>Die genaue Lage des Fernwärmekanal ist nicht bekannt und durch Suchschlitz festzustellen. Der bestehende Fernwärmekanal kann wegen der gepl. Tiefgarage am Bahnhof nicht verändert werden.</p> <p>Die weitere Planung in diesem Bereich ist mit uns abzustimmen.</p> <p>Die geplante Bebauung kann über die neu verlegte Heizwasserleitung in der Keltergasse an das Fernwärmenetz der FUG angeschlossen werden.</p>	<p>Die Einwendungen der Fernwärme Ulm GmbH werden an den Investor/die Architekten zur Beachtung bei der Ausführungsplanung weitergeleitet.</p>
<p><u>Handwerkskammer Ulm</u> <u>Schreiben vom 26.05.2014 (Anlage 8.4)</u></p> <p>Zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes „Sedelhöfe“ bringen wir in Ergänzung zu unserer Stellungnahme vom 26.11.13 folgende Bedenken und Anregungen vor:</p> <p>Zur ersten Fassung des Bebauungsplanes ergibt sich aus den vorliegenden Planunterlagen nur eine Änderung. Eine weitere Rolltreppe im</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Bereich des Kanals der kleinen Blau soll hinzukommen. Dieser weitere Zugang vom Bahnhof zu den Geschäften in der Bahnhofstraße und zu den Sedelhöfen wird ausdrücklich begrüßt und muss umgesetzt werden.</p> <p>Nach wie vor ist der Bereich zwischen dem Gebäude Bahnhofplatz 7 und dem Anbau der „Sedelhöfe“ an das Gebäude Bahnhofstraße 18 für einen flüssigen und ausreichenden Fußgängerstrom auch in den Bereich der Bahnhofstraße zu eng. Eine weitere Rücknahme des Gebäudes ist aus unserer Sicht erforderlich sowie die Sicherstellung, dass in diesem Bereich später durch Aufsteller, Bestuhlungen oder Warenauslagen keine weiteren Einengungen erfolgen werden.</p> <p>Die geplante Rolltreppe von der Bahnunterführung im Neubau der „Sedelhöfe“ sollte aus unserer Sicht um 45° nach rechts gedreht werden und die dazugehörigen Treppenstufen auf beiden Seiten der Rolltreppe sein. So wäre eine bessere Öffnung des Fußgängerstroms in beide Handelsbereiche eher gewährleistet.</p> <p>Aus den Planzeichnungen ist ersichtlich, dass von den ÖPNV-Haltestellen aus ein Zebrastreifenübergang zur Bahnhofsgasse vorgesehen ist - er ist natürlich nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Dennoch sollte schon heute dieser ebenerdige Zugang mit eingeplant werden, da sicherlich viele Menschen, die mit dem ÖPNV ankommen, diesen Übergang benutzen werden. Allerdings wäre solch ein Übergang auch am anderen Ende des Haltestellenbereichs erforderlich, also in Höhe der Bahnhofstraße.</p> <p>Noch zwei redaktionelle Hinweise:</p>	<p>Die vorliegende Planung sieht am östlichen Ausgang der Passage eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die noch an der engsten Stelle eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist. Dies ist für innerstädtische Gassen kein geringes Maß und ohne Weiteres dazu geeignet, den zu erwartenden Besucherverkehr aufzunehmen. Die dem Treppenaufgang vormals gegenüberliegende, gestaffelte Fassade (Südwestverlag) lag im Vergleich zur nun geplanten Gebäudekante in der Regel nur um 2,5 Meter, lediglich im Übergangsbereich zur Bahnhofstraße um bis zu 5 Meter weiter östlich. Im Bebauungsplan ist per Festsetzung geregelt, dass innerhalb der mit Gehrechten belegten Flächen Möblierungen für Außenbewirtschaftung sowie sonstige Möblierung nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Stadt zulässig sind; Voraussetzung ist dabei, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs zu jeder Zeit gewährleistet bleiben (vgl. Punkt 1.6.5. der textl. Festsetzungen).</p> <p>Eine mittige Teilung des Treppenaufgangs würde der geplanten Treppenanlage seine Großzügigkeit nehmen. Um der Forderung nach einer gleichwertigen Anbindung beider Handelsbereiche nachzukommen, hat die Stadt bereits zum Auslegungsbeschluss zugesichert, mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung zu treten mit dem Ziel, im Bett des aufgelassenen Blaukanals südlich des Plangebiets eine zweite Rolltreppe zu installieren.</p> <p>Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats der Stadt Ulm hat durch Beschluss festgelegt, dass die neue ÖPNV-Haltestelle mit zwei Bahnsteigen und einer Länge von ca. 120 m zwischen die Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße gebaut wird. Nördlich und südlich der Haltestelle werden durchgehende barrierefreie Überwege errichtet. Zusätzlich gibt es einen mittigen nicht barrierefreien Überweg. Durch die Situierung von insgesamt drei Überwegen nördlich, in der Mitte und südlich der Haltestelle ist sicher gestellt, dass ÖPNV-Nutzer mit dem Ziel Innenstadt im Sinne der Wahlfreiheit des Weges sowohl die</p>
---	---

<p>– Die Lkw-Zufahrt zu „Sport Sohn“ sollte auch im Vorentwurfsplan EG ersichtlich sein.</p> <p>– Die Festsetzung von Wohnraum ist nur für MK1 und MK1b ab dem 2. OG vorgesehen. In den Plänen ist im MK 2 Wohnraum eingetragen. Dieser sollte auch unbedingt umgesetzt werden, da Wohnraum an dieser exponierten Stelle von Ulm wünschenswert ist.</p> <p>Selbstverständlich begrüßen wir vom Grundsatz die Neuordnung und Bebauung dieses Standorts und die damit verbundene Aufwertung der Ulmer Innenstadt durch eine gute Durchmischung von Handel, Gewerbe und Wohnnutzung. Wir bitten unsere Anregungen und Bedenken zu berücksichtigen und uns im weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Bahnhofstraße als auch die Sedelhöfe ohne Umwege erreichen können.</p> <p>Die beiliegenden Projektpläne mit Datum vom 10.05.2013 zeigen den Stand des Vorentwurfs. Diese sind nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens an dessen Inhalte anzupassen. Die planungsrechtliche Zulässigkeit des Projektes ist Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit im anschließenden Baugenehmigungsverfahren.</p> <p>Unter Punkt 1.1.3. im Bebauungsplan ist ausdrücklich festgesetzt, dass in den jeweils obersten Geschossen der Bereiche MK2 zwingend Wohnnutzung herzustellen ist.</p> <p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Industrie und Handelskammer</u> <u>Schreiben vom 28.05.2014 (Anlage 8.5)</u></p> <p>I. Stellungnahme/Erwiderung/erg. Stellungnahme</p> <p>1. Die Sedelhöfe mit einer geplanten Verkaufsfläche von 18.000 qm werden als Ergänzung und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ulmer City begrüßt.</p> <p>In diesem Punkt herrscht Übereinstimmung.</p> <p>2. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Sedelhöfen und der City wird eine faire Lenkung und Teilung der Passantenströme erwartet, die vom Hauptbahnhof, der SWU-Nahverkehrsdrehscheibe sowie vom Busbahnhof und dem künftigen Parkhaus mit 800 Plätzen kommen.</p> <p><u>Erwiderung der Stadt:</u> Das Projekt Sedelhöfe ist zuallererst ein städtebauliches Entwicklungsprojekt, welches vorrangig stadtstrukturellen und stadträumlichen Zielsetzungen folgt und nicht etwa der Lenkung von Passantenströmen. Auch unter dieser Prämisse schafft das vorliegende Projekt aber einen fairen Interessenausgleich zwischen den bestehenden Einzelhandelslagen an der Bahnhofstraße bzw. im Wengenviertel und dem neuen Einkaufsquartier Sedelhöfe,</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p>

indem die einzelnen Lagen eng miteinander verknüpft werden. Die Achse Bahnhofstraße-Hirschstraße ist und bleibt sowohl stadtstrukturell als auch funktional uneingeschränkt die Haupteerschließung für die westliche City zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Das geplante Einkaufszentrum Sedelhöfe, am Eingang der Bahnhofstraße quasi in zweiter Reihe gelegen, wird an der Sogwirkung dieser Erschließungsachse nichts ändern. Die Sedelhöfe sind eben kein geschlossenes System, das Passantenströme schluckt und dann lediglich intern weiterverteilt. Die als offene Gassen konzipierten inneren Erschließungswege und deren enge Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz werden die Besucher vielmehr schwellen- und barrierefrei in die umliegenden Quartiere weiterleiten. Die Sedelhöfe werden Teil der Stadtstruktur. Mit der vorliegenden Planung werden die Fußgängerströme keineswegs bevorzugt in die Sedelhöfe geleitet. Am östlichen Ausgang der Bahnhofspassage sieht die Planung auf der Ebene 0 eine öffentliche Bewegungsfläche mit Verteilerfunktion vor, die an der engsten Stelle im Bereich der Treppenanlage immer noch eine Breite von über 11,0 m zu den nächstliegenden Fassaden aufweist; nach Norden und Süden weitet sich die Fläche gleichermaßen noch deutlich auf. Die Dimension der Gassen und Freiflächen orientiert sich dabei an Altstadt-typischen Querschnitten. Die Treppenanlage selbst fächert sich in zwei Richtungen auf, so dass die Bewegungsrichtung zur Bahnhofstraße gleichermaßen berücksichtigt ist.

Ergänzende Stellungnahme:

Ziel des Projekts ist die unter Punkt 1 genannte Attraktivierung der Ulmer Innenstadt als Handels- und Gewerbestandort. So, wie die Wohnqualität ein wichtiger Aspekt der Stadtplanung in Wohngebieten ist, sind Passantenströme ganz wesentlich für die Planung von Innenstädten.

Bei der vorgesehenen Passantenführung kann bei den Sedelhöfen nicht von der

Die Fokussierung auf die angenommene Lenkung von Passantenströmen ist nicht im Sinne einer umfassenden Planung. Die Sedelhöfe sind als offenes und integriertes Stadtquartier geplant. Neben den Schwerpunkten Handel und Dienstleistungen gibt es auch einen vorgegebenen Wohnanteil. Eines der wesentlichen Ziele der Sedelhöfe ist darüber hinaus die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Das bisher untergenutzte Areal bietet die große Chance zur Aufwertung, indem dem MIV vorbehaltene Verkehrsflächen in attraktive Fußgängerbereiche mit direkter Anbindung an die umliegenden Quartiere umgewandelt werden.

Neben dem Bahnhofspatz mit der ÖPNV-Haltestelle kommen die Innenstadtbesucher aus weiteren Richtungen. Es sind dies das Parkhaus Deutschhaus (605 Stellplätze), das Parkhaus am Rathaus (580 Stellplätze), die Parkhäuser Fischerviertel (395 Stellplätze),

<p>„zweiten Reihe“ gesprochen werden. Aus der Richtung Bahnhof/ÖPNV-Drehscheibe kommt ein erheblicher Anteil der Innenstadtbesucher zuerst in den Sedelhöfen an. Hinzu kommen noch die Nutzer der neuen Sedelhof Tiefgarage sowie des neuen Parkhauses unter dem Bahnhofsvorplatz. Die durchschnittliche Wegstrecke der Innenstadtbesucher liegt bei etwa 2 km. Ein großer Teil legt die ersten paar hundert Meter davon in den Sedelhöfen zurück. Dies führt zu einer geringeren „Reichweite“ der Passanten und hat somit eindeutig Auswirkungen auf die restliche Innenstadt.</p> <p>Die Planung entspricht nicht der geforderten engen Verknüpfung der Lagen, wobei die gesamte Innenstadt zu betrachten ist. Die Verbindung zur oberen Bahnhofstraße ist mit den genannten 11 Metern gegenüber heute verengt und es besteht die Gefahr, dass die Passage durch Verkaufshilfen der dortigen Mieter der Sedelhöfe noch weiter verengt wird, siehe 3. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz ist nicht barrierefrei. Beim Ein-/ Ausgang in Richtung Wengengasse/ Mühlengasse besteht ein Höhenunterschied von 2 Metern bei einem Gefälle von 9%.</p> <p>Nach aktuellen Zählungen nutzen bereits heute Passanten aus Ebene -1 bei einem zu überwindenden Höhenunterschied von 4 Metern zu ca. 75% die Rolltreppe. Künftig werden es 6 Meter zu überwinden sein. Das</p>	<p>Salzstadel (535 Stellplätze), Frauenstraße (780 Stellplätze), Kornhaus (135 Stellplätze) und Theater (85 Stellplätze) sowie die ÖPNV-Haltestellen im Bereich des Innenstadtringes. Für Passanten in der Bahnhofstraße aus Richtung Osten mit Ziel Bahnhofplatz sind die Sedelhöfe durchaus in zweiter Reihe gelegen, da nur schwer wahrnehmbar.</p> <p>Die Sedelhöfe sind mit insgesamt sechs Zugängen bestens an die umliegenden Stadtquartiere angebunden, wobei der großzügigste Zugang mit einer Breite von 11 Metern das Quartier mit der Bahnhofstraße verbindet. Dies entspricht einer üblichen und funktionalen Querschnittsbreite. Die dem Treppenaufgang vormals gegenüberliegende, gestaffelte Fassade (Südwestverlag) lag im Vergleich zur nun geplanten Gebäudekante in der Regel nur um 2,5 Meter, lediglich im Übergangsbereich zur Bahnhofstraße um bis zu 5 Meter weiter östlich. Die inneren Wege sind gesichert durch ein Gehrecht zu Gunsten der Öffentlichkeit und 24 Stunden täglich zugänglich. Die Stadt Ulm wird im Rahmen des zu schließenden städtebaulichen Vertrages die Aufstellung von Verkaufshilfen mit dem Investor regeln. Die ungehinderte Nutzung der mit Gehrechten belegten Flächen wird sichergestellt. Unter Punkt 1.6.5. im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Flächen für Außenbewirtschaftungen und sonstige Möblierungen innerhalb der mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belegten Flächen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Stadt Ulm zulässig sind. Wie an verschiedenen Stellen in der Innenstadt, etwa in der Bahnhofstraße und Hirschstraße, wird es auch in den Sedelhöfen topografisch bedingte Höhenunterschiede geben. In einer topographisch bewegten Stadt sind solche Gefälle unvermeidbar. Eine generelle barrierefreie Zugänglichkeit zu den Sedelhöfen ist dabei aber über einen der anderen Zuläufe ins Quartier gegeben. Ungeachtet dessen wird das Thema Barrierefreiheit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nochmals eingehend überprüft.</p> <p>Die aus der Bahnhofspassage über die Rolltreppe ankommenden Passanten werden durch die Treppe, die sich in Richtung Süden auffächert, bereits auf ihrer Fahrt nach oben die Blickbeziehung in Richtung Bahnhofstraße aufbauen können. Oben ankommend werden sie sich im Sinne der Wahlfreiheit des Weges entweder für den Weg in die Sedelhöfe oder in die Bahnhofstraße entscheiden können.</p>
---	--

<p>Ende der Rolltreppe befindet sich künftig am Nordostende des „Verteilerplatzes“. Um diesen zu nutzen, müssten die Nutzer der Rolltreppe also ein Stück zurückgehen, um die Orientierungsfunktion des Platzes nutzen zu können. Ein solches Verhalten ist unrealistisch. Siehe weiter unter II. Stufe 2.</p> <p>3. Für die Verträge mit dem Investor wird empfohlen sicherzustellen, dass die Lenkung der Passantenströme nicht durch sonstige Eingriffe in die öffentlichen Wege und Plätze, z.B. durch Möblierung, verändert werden darf.</p> <p><u>Erwiderung der Stadt:</u> Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird mit dem Investor ein ergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Darin werden Regelungen getroffen, die eine ungehinderte Nutzung der mit Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit belegten Flächen sicherstellt.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme:</u> Zustimmung mit dem Hinweis, dass eine konsequente Überwachung und Umsetzung sicherzustellen ist.</p> <p>4. Um künftige Entwicklungen steuern und gestalten zu können, wird der Stadt Ulm empfohlen, die Verträge mit dem Investor so zu gestalten, dass künftige Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Ulm bereits heute mit Wirkung auch für die Rechtsnachfolger des Investors verbindlich vereinbart werden.</p> <p><u>Erwiderung der Stadt:</u> Sämtliche Verträge sind selbstverständlich auch für mögliche Rechtsnachfolger bindend. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten müssen zu gegebener Zeit anhand der dann tatsächlichen vorliegenden Umstände erörtert werden. Bei der vorliegenden Planung ist daher darauf zu achten, dass übergeordnete Ziele der Stadtplanung nicht behindert werden. Das Projekt Sedelhöfe ist von Beginn an eng in das Gesamtprojekt Citybahnhof eingegliedert und auf die übergeordneten Ziele abgestimmt worden.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme:</u> Siehe unter II. Stufe 3.</p> <p>II. Aktueller Verfahrensstand Die Stadt hat im Rahmen der Auslegungsunterlagen folgende Vorschläge für eine faire Teilung der Passantenströme unterbreitet:</p>	<p>Darüberhinaus besteht für Nutzer der Treppe durch die Auffächerung die Möglichkeit sich bereits auf dem Wege nach oben in Richtung Bahnhofstraße zu orientieren.</p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p> <p>Die Stadt Ulm wird die Umsetzung der mit dem Investor im städtebaulichen Vertrag getroffenen Regelungen überwachen.</p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p>
--	--

<p><u>Stellungnahme der Stadt</u> Grundlegende Verbesserungen bei der Erschließung der Innenstadt vom Bahnhof kommend können nur unter Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erreicht werden. Dieses Schlüsselgrundstück befindet sich in Privateigentum und steht trotz intensiver Bemühungen seitens der Stadt auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Die Stadt hat daher einen 3-Stufen-Plan entwickelt, wonach schrittweise weitere Verbesserungen der Situation angestrebt werden:</p> <p>Stufe 1: Der östliche Ausgang aus der Unterführung wird weiter nach Süden unmittelbar bis an die Grundstücksgrenze Bahnhofplatz 7 erweitert.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme:</u> Vorschlag war bereits in der Diskussion, wird allein aber nicht als ausreichend erachtet, um das Problem der fairen Teilung der Passantenströme zu lösen.</p> <p>Stufe 2: Die Stadt befindet sich mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7 in Verhandlung mit dem Ziel, den östlichen Ausgang aus der Unterführung weiter nach Süden in den Bereich des aufgelassenen Flussbettes der Kleinen Blau zu erweitern und dort eine weitere Rolltreppe einzurichten.“</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme:</u> In einem Gespräch am 21. März 2014 mit dem Präsidium und der Geschäftsführung der IHK haben Bürgermeister Czisch und Wetzig zugesichert, nach erfolgreichen Verhandlungen mit den Eigentümern bzw. Erbbauberechtigten, die schnell abgeschlossen werden sollen, diese Rolltreppe zu bauen. Sollte dieser Vorschlag mit dem Bau der Sedelhöfe umgesetzt werden, wäre dies eine Verbesserung hin zu einer faireren Passantenführung und könnte zu einer Lösung der aufgeworfenen Probleme einen entscheidenden Beitrag leisten. Damit wäre der Ziffer 2 unserer Stellungnahme ganz wesentlich Rechnung getragen.</p> <p>Stufe 3: Die Stadt versucht durch weitere Verhandlungen mit den Eigentümern des Grundstücks Bahnhofplatz 7, mittelfristig eine</p>	<p>Für Passanten besteht grundsätzlich die Wahlfreiheit des Weges in die Innenstadt. Innenstadtbesucher erreichen die Bahnhofstraße aus unterschiedlichen Richtungen. Für Passanten in der Bahnhofstraße aus Richtung Osten liegen die Sedelhöfe in zweiter Reihe. Von einer unfairen Teilung der Passantströme kann daher nicht gesprochen werden. Die Stadt Ulm hat die Kritikpunkte dennoch aufgenommen und den zitierten 3-Stufen-Plan für die Erschließung der neuen Bahnhofspassage entwickelt.</p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p> <p>Ziel der Stadt Ulm ist die Realisierung der zusätzlichen Rolltreppe wie in Stufe 2 beschrieben. Die Stadt Ulm ist weiterhin in Gesprächen und wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf eine Einigung mit den Eigentümern hinwirken.</p> <p><i>(wörtliche Zitierung aus der Stellungnahme der Stadt zum Auslegungsbeschluss)</i></p>
---	--

<p>grundsätzliche städtebauliche Veränderung auf dem Grundstück zu erwirken. Städtebauliches Ziel bleibt die axiale Durchbindung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz, sobald das Gebäude Bahnhofplatz 7 zur Disposition steht. Wie Abb. 7 der IHK Ulm (vgl. Anlage) zeigt, ist diese Zielsetzung von der Grundstücksausdehnung der Sedelhöfe vollkommen unabhängig. Die Öffnung der Bahnhofstraße zum Bahnhofplatz könnte ggf. auch ohne Mitwirkung eines künftigen Eigentümers/ Betreibers der Sedelhöfe umgesetzt werden.“</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme:</u> Mit der Stufe 3 könnte das ursprüngliche Ziel einer großzügigen Verbindung zwischen dem Bahnhof und der ÖPNV-Drehscheibe zumindest auf der Ebene -1 erreicht werden. Voraussetzung dafür ist, dass bei der Veränderung der Passage und deren Anbindung an die Sedelhöfe die für Stufe 3 erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen bzw. nicht verbaut werden. Dies wurde von Bürgermeister Wetzig in der Besprechung am 24. März 2014 den Vertretern von großen Häusern, City und IHK versichert. Des Weiteren darf keine vertragliche Bindung gegenüber dem Investor vorliegen, die eine solche Lösung behindern oder gar verhindern könnte. In der Besprechung am 21. März 2014 wurde von Seiten der Stadt dargelegt, dass es keine Festlegungen hinsichtlich der Passantenströme außerhalb des Bebauungsplans gebe.</p> <p>Auf dieser Grundlage wird unserem Anliegen in Ziffer 4 unserer ursprünglichen Stellungnahme Rechnung getragen. Zu ergänzenden Erläuterungen sind wir gerne bereit.</p>	<p>Die Stadt Ulm verfolgt mit dem Masterplan Citybahnhof Ulm die Neugestaltung des Bahnhofsareals und der umgebenden Stadtquartiere. Wesentliches Ziel ist dabei die optimierte Verknüpfung des Bahnhofplatzes mit der Innenstadt sowohl über die neue Bahnhofspassage als auch auf Ebene 0. Mit dem Neubau von Bahnhofplatz und -passage werden hierfür die Voraussetzungen geschaffen. Nach Einigung mit den Eigentümern des Schlüsselgrundstückes ist dann auch die gewünschte großzügigere und direkte Anbindung der Passage an die Bahnhofstraße möglich. Der (nicht barrierefreie) Überweg über den Bahnhofplatz etwa in der Mitte der Haltestelle wird zudem einen Beitrag zur direkten Verknüpfung von Bahnhofplatz und Bahnhofstraße leisten.</p>
<p><u>Polizeidirektion Ulm</u> <u>Schreiben vom 28.05.2014 (Anlage 8.6)</u></p> <p>Aus präventiver Sicht haben wir keine Einwände.</p> <p>Die allgemeinen städtebaulichen Präventivaspekte sind in der weiteren Planung (Ausgestaltung, Beleuchtung, evtl. Begrünung und der gleichen) zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis der Polizeidirektion wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>Regierungspräsidium Tübingen - Ref. 21</u> <u>Raumordnung</u> <u>Schreiben vom 14.05.2014 (Anlage 8.7)</u></p> <p>Bereits mit Schreiben vom 23.10.2013 hat das Regierungspräsidium entschieden, dass auf die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Vertragsbeschluss wird vor</p>

<p>Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den geplanten Bau eines Einkaufszentrums im Bereich der Sedelhöfe in der Stadt Ulm unter Maßgaben abgesehen werden kann. Aus der Begründung des Bebauungsplans ist zu entnehmen, dass diese Maßgaben in der Form von maximalen sortimentspezifischen Verkaufsflächen als auch die absolute Verkaufsfläche des Einkaufszentrums eingehalten werden. Da jedoch die Begründung des Bebauungsplans nicht an der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans teilnimmt und die Stadt Ulm ein Kerngebiet für den Bereich Sedelhöfe ausweist, wobei eine sortimentsbezogene Verkaufsflächengröße bauplanungsrechtlich nicht zulässig ist, ist diese Festlegung noch in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und dem Regierungspräsidium Tübingen vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplans zu sichern.</p> <p>Der Abschluss dieses Vertrages ist Grundlage für den Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren und die Zurückstellung raumordnerischer Bedenken. Das Regierungspräsidium Tübingen erinnert in soweit an die bereits im Schreiben vom 22.11.2013 kundgetane Rechtsauffassung, dass der Vertragsschluss vor dem Satzungsbeschluss betreffend den Bebauungsplan erfolgen muss.</p>	<p>dem Satzungsbeschluss erfolgen.</p>
<p><u>Regionalverband Donau - Iller</u> <u>Schreiben vom 20.05.2014 (Anlage 8.8)</u></p> <p>Die flächendeckende, wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs und durch den Handel belebte Innenstädte sind wesentliche Ziele der Entwicklungsplanung der Region Donau-Iller. Die Geschäftsstelle des Regionalverbands hat in Abstimmung mit den zentralen Orten ein regionales Einzelhandelskonzept erarbeitet, das Standorte für großflächigen Einzelhandel abgrenzt. Ziel dieser in Aufstellung befindlichen Teilfortschreibung des Regionalplans ist es, eine sinnvolle Steuerung der großflächigen Einzelhandelsbetriebe zu gewährleisten.</p> <p>Das Vorhaben „Einkaufszentrum Sedelhöfe“ befindet sich in der Standortkategorie „Innenstadt Bestand“. Die Neuansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsgroßbetrieben, die der jeweiligen zentralörtlichen Stufe der Standortkommune entsprechen, ist im Bereich dieser Standortkategorie sowohl für zentrenrelevante als auch für nicht zentrenrelevante Sortimente zulässig. Insoweit stimmt das Vorhaben mit dem Entwurf der Teilfortschreibung des Regionalplans, Kapitel Einzelhandel, überein.</p>	<p>Die Stellungnahme des Regionalverbands Donau - Iller wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Das geplante Vorhaben entspricht aus unserer Sicht der zentralörtlichen Versorgungsfunktion des Teil-Oberzentrums Ulm. Einwände aus regionalplanerischer Sicht bestehen nicht.</p>	
<p><u>Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH</u> <u>Schreiben vom 05.05.2014 (Anlage 8.9)</u></p> <p>„(...)“</p> <p>Im Grundsatz bleibt die Stellungnahme vom 21.11.2013 zum Bebauungsplan „Sedelhöfe“ bestehen.</p> <p>Gegen die geplante Neugestaltung und Aufwertung des Plangebietes mit einer der zentralen Innenstadtlage angemessenen Einkaufsquartier, das neben Einzelhandelsflächen auch Flächen für Gastronomie, Dienstleistungen, Büros und Wohnungen integriert, bestehen aus Sicht der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH keine grundsätzlichen Einwände.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH wird zur Kenntnis genommen und deren Inhalte zur Beachtung bei der Ausführungsplanung an den Investor weitergeleitet.</p>
<p><u>SUB V</u> <u>Schreiben vom 12.05.2014 (Anlage 8.10)</u> SUB V nimmt zu dem Vorentwurf wie folgt Stellung:</p> <p><u>Wasserrecht</u> Die Tiefgarage wird voraussichtlich in das Grundwasser einbinden. Eine dauerhafte Grundwasserhaltung wird nicht zugelassen. Der Gebäudekomplex ist daher dicht und auftriebssicher herzustellen.</p> <p>Für eine bauzeitige Grundwasserhaltung ist rechtzeitig vorab die erforderliche Erlaubnis bei der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu beantragen.</p> <p>Aus den Aufgabenbereichen Bodenschutz sowie Arbeitsschutz und Naturschutz werden keine Einwendungen gegen den Bebauungsplan erhoben.</p> <p>Hinweis: Im Plangebiet sind der unteren Bodenschutzbehörde folgende Altstandorte, die mit A = Ausschieden bewertet sind, bekannt: AS Altstandort Sedelhöfe 14 (00286) AS Altstandort Sedelhöfe 12, 14+18 (00237) AS Altstandort Sedelhöfe 19 (03145)</p> <p>Des Weiteren befinden sich im Plangebiet Pumpensümpfe oder Brunnen, die ggf. verschlossen werden müssen. Die Verschließung ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und deren Inhalte zur Beachtung bei der Ausführungsplanung an den Investor weitergeleitet.</p>

7. Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (OHS),  
Professor Dr. Arnd Jenne

## 7.1 Zusammenfassung des Inhalts

Verschiedene Handelshäuser mit Niederlassungen an der Bahnhofstraße haben gemeinsam mit einem Interessenvertreter des Ulmer Einzelhandels bei der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften ein Gutachten „über die Veränderung der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch den Bau des Einkaufszentrums Sedelhöfe“ in Auftrag gegeben. Dieses liegt seit Mitte Juni vor und wurde der Stadt von verschiedenen Einwendern zur Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren weitergeleitet. Um Wiederholungen in der vorstehenden Gegenüberstellung zu vermeiden, werden an dieser Stelle zusammenfassend zunächst die Methoden und Ergebnisse der Studie dargestellt und diese anschließend aus Sicht der Verwaltung bewertet und abgewogen. Die Studie liegt der Beschlussvorlage im Volltext als Anlage 18 bei.

### a) Ausgangslage, Ziel und Aufbau der OHS-Studie:

Ziel der Untersuchung ist nach Aussage der Autoren „die Prüfung, ob und inwieweit es durch den Bau der Sedelhöfe trotz, oder gerade wegen der Neugestaltung der Eingangssituation zur Innenstadt zu einer Veränderung der Laufwege und Orientierungspunkte und damit zu einer Verschiebung bzw. Veränderung von Passantenströmen in der Ulmer Innenstadt kommt“. Die Autoren orientieren sich dabei an fünf Fragestellungen:

- Wie verlaufen die Wege der (Einzelhandels-)Besucher der Ulmer Innenstadt heute? Woran orientieren sich die Besucher?
- Wie werden diese Orientierungsmuster durch die Sedelhöfe verändert? Was bedeutet dies für die Herausbildung neuer Laufwege und damit Passantenströme?
- Welche Rolle spielen dabei die „Sedelhöfe“ als neuer Frequenzgenerator?
- Haben die neuen Laufwege und Passantenströme Auswirkungen auf die Lageattraktivität des Einzelhandels insbesondere in der Bahnhofstraße?
- Wie kann ggf. das bisherige Konzept modifiziert werden, um negative Auswirkungen auf die traditionellen Einkaufslagen zu minimieren bzw. ggf. positive Effekte zu verstärken?

Um diese Fragen zu beantworten, führen die Autoren drei Untersuchungsschritte durch:

- Analyse allgemeingültiger Orientierungs-, Attraktivitätsbewertungs- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern mit dem Anspruch der Übertragbarkeit auf andere Situationen und Städte
- Diskussion der Ulm-spezifischen Ergebnisse als Grundlage für die Ableitung von Prämissen für die Modellrechnung der Veränderung von Passantenströmen
- Vorschläge zur Gestaltung der Sedelhöfe und deren Zuwegung zur Minimierung negativer Auswirkungen in der Ulmer Innenstadt, insbesondere der traditionellen Einkaufsbereiche.

### b) Untersuchungsschritte und Methoden der Datengenerierung:

Als Grundlage für die anschließende Modellrechnung erheben die Autoren verschiedene Daten; sie stützen sich dabei auf folgende Methoden:

- Passantenzählung

Die Passantenzählung wurde an 13 Zählstellen in der Ulmer Innenstadt an zwei Tagen (Samstag, 22.03.2014 und Dienstag 24.03.2014) in der Zeit von 10:00 – 12:00 Uhr und von 15:00 – 17:00 Uhr von den Auftraggebern der Studie selbst durchgeführt.

- Passantenbefragung

Anhand eines Fragebogens mit 17 Fragen haben die Autoren in der Zeit von Mittwoch, dem 19.03. bis Samstag, dem 22.03.2014 insgesamt 283 Personen an unterschiedlichen Orten in der Innenstadt interviewt. Dabei wurden den Befragten u.a. Fotos typischer Innenstadtsituationen sowie der Innenstadt von Ulm zur Bewertung vorgelegt.

– Experiment

Schließlich wurden sog. Eye-Tracking-Brillen eingesetzt, mit denen Orientierungs- und Entscheidungsmuster der Probanden einerseits in der Form einer Laborsituation am Computer und andererseits direkt in der Fußgängerzone erfasst werden sollten. Zunächst wurden den Probanden jeweils 7 Sekunden lang unterschiedliche Situationen in einer Innenstadt vorgelegt. Anhand der Aufzeichnungen des Eye-Tracking-Systems sollten Orientierungsmuster analysiert werden. Anschließend wurden die Probanden aufgefordert, mit Hilfe weiterer Bilder die Attraktivität von Geschäftsstraßen anhand einer Vierer-Skala zu bewerten; die Frequenz des Bilderwechsels wurde dabei vom Probanden selbst bestimmt. Schließlich wurden den Probanden Bildpaare vorgelegt. Anhand der Bilder sollten sich die Probanden für eine der beiden dargestellten Wegeführungen entscheiden, wobei sowohl horizontale als auch vertikale Richtungsänderungen abgefragt wurden. Insgesamt wurden 113 auswertbare Experimente in der Zeit von Mittwoch, dem 19.03.2014 bis Samstag dem 22.03.2014, jeweils in der Zeit von 10:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Mit der Beantwortung eines Fragebogens wurden die Experimente abgeschlossen.

– Einsatz von GPS-Trackern

Zusätzlich zu den beschriebenen Experimenten wurden sog. GPS-Tracker eingesetzt. Anhand dieser Geräte sollten die realen Wegstrecken der Probanden durch die Stadt nachvollzogen werden. Hier wurden die Wegstrecken von 23 Probanden aufgezeichnet.

### c) Modellrechnung

In Kapitel 7 der OHS-Studie wird sodann auf Basis der Erkenntnisse aus den vorangegangenen Untersuchungsschritten eine Modellrechnung durchgeführt, welche die Veränderung der Passantenströme in der Ulmer Innenstadt durch die Realisierung der Sedelhöfe abbilden soll.

Zunächst benennen die Autoren eine Reihe von Prämissen etwa bezüglich des Zeithorizonts, der Neukundenpotenziale, der Attraktivität der Sedelhöfe, oder der Lern- und Gewöhnungseffekte bei Passanten. Auf der Grundlage dieser Annahmen werden folgende Entscheidungspunkte für eine Wegealternative aus Richtung Hauptbahnhof festgelegt (vgl.: Abbildungen 22 – 24 im Gutachten):

- Hauptbahnhof: Entscheidung zwischen niveaugleichem Überweg in die Sedelhöfe, Nutzung der Unterführung in die Sedelhöfe oder „wilde“ Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe der Einmündung Bahnhofstraße;
- Eingang Sedelhöfe auf Ebene -1 aus Richtung Bahnhof (Bahnhofspassage): Entscheidung zwischen niveaugleicher Fortsetzung des Weges auf Ebene -1 in die Sedelhöfe oder Nutzung von Rolltreppe/Treppe in Richtung EG;
- Eingangsbereich EG Sedelhöfe aus Richtung Hauptbahnhof (Bahnhofsgasse): Entscheidung zwischen Nutzung Rolltreppe/Treppe in Richtung 1. OG und niveaugleicher Fortsetzung des Weges in die Sedelhöfe oder in Richtung Bahnhofstraße;
- Hof: Entscheidung zwischen der Fortsetzung des niveaugleichen Weges in die Sedelhöfe oder in Richtung Bahnhofstraße in Abhängigkeit des Ankunftspunkts Rolltreppe oder des in Richtung Bahnhofstraße ausgerichteten Treppenabschnitts;

- „Mall“-Ende Sedelhöfe auf Ebene -1: Entscheidung zwischen Rückweg auf Ebene -1 in Richtung Hauptbahnhof oder Nutzung der Rolltreppe in Richtung EG Sedelhöfe;
- „Mall“-Ende Sedelhöfe EG: Entscheidung zwischen niveaugleichem Rückweg, Nutzung der Rolltreppe in Richtung Ebene -1 oder 1. OG in den Sedelhöfen und niveaugleicher Fortsetzung des Weges in Richtung Bahnhofstraße
- „Mall“-Ende Sedelhöfe im 1. OG: Entscheidung zwischen Rückweg im 1. OG in den Sedelhöfen, Nutzung der Treppe in Richtung Heigeleshof oder in Richtung Bahnhofstraße
- Einmündung Durchgang Bahnhofstraße in die Bahnhofstraße: Entscheidung zwischen der Fortsetzung des niveaugleichen Weges in Richtung Hauptbahnhof oder Hirschstraße aus den Sedelhöfen kommend.

(Der Begriff „Mall“ wurde wörtlich aus dem Gutachten übernommen. Sachlich ist dieser Begriff falsch, handelt es sich bei den Sedelhöfen vielmehr um ein offenes, mit der innerstädtischen Struktur vernetztes Quartier und eben nicht um das konventionelle Konzept einer Einkaufsmall).

Die Autoren gehen davon aus, dass für Passanten, die aus Richtung Hirschstraße kommen, der letztgenannte Punkt wiederum Ausgangspunkt des Entscheidungsweges in umgekehrter Laufrichtung ist.

Aus den Ergebnissen der Datenerhebung leiten die Autoren folgende Verhaltens- und Entscheidungsmuster ab:

- Überwiegende Mehrheit der Innenstadtbesucher mit identischem Anfangs- und Endpunkt
- Wahl des Anfangspunkts möglichst in der Nähe des ersten/wichtigsten Ziels
- Begrenzter Zeitaufwand und begrenzte Wegstrecke der Besucher
- Starke Bevorzugung der Rolltreppe im Vergleich zur Treppe mit Zunahme des zu überwindenden Höhenunterschieds
- Starke Bevorzugung von Wegealternativen mit weitem Horizont, also Blickbeziehung ohne Blockade durch starke Wegekrümmung, Sichtbehinderungen durch Straßenmöblierung oder Gebäude
- Bevorzugung ruhiger und geordneter Situationen infolge einfacherer Erfassung und Verarbeitung der visuellen Informationen.

In ihrer Modellrechnung setzen die Autoren nun die Datenerhebungen und die daraus gezogenen Erkenntnisse in konkrete Rechenergebnisse um, indem den einzelnen Passantenströmen an jedem der genannten Entscheidungspunkte entsprechende Prozentzahlen zugeordnet werden. Am Ende dieses Prozesses ergeben sich an den verschiedenen Ausgängen aus den Sedelhöfen prozentual bewertete Anteile am Gesamtbesucherstrom.

Aus diesen Verschiebungen im Passantenverhalten werden wiederum Schlüsse bezüglich der Auswirkungen auf Passantenzahlen in den verschiedenen Einzelhandelslagen der Ulmer Innenstadt gezogen. Die Autoren sehen dabei die größten Veränderungen der Passantenfrequenzen in der westlichen Bahnhofstraße (-30 bis -35 %) und in der Hafengasse (-25 bis -30 %). Größere Reduktionen in einem Umfang zwischen 7 und 15 % erwarten die Autoren zudem im Bereich Pfauengasse, Neue Straße/Münsterplatz und Platzgasse. Die detaillierten Ergebnisse können der Abbildung Tab. 21 in der Studie entnommen werden.

#### d) Vorschläge zur Anpassung der Planung

Abschließend machen die Autoren eine Reihe von Vorschlägen, wie Passantenströme verstärkt in die Bahnhofstraße gelenkt werden könnten:

- Vermeidung von horizontalen und vertikalen Richtungsänderungen

- Schaffung von weiten Horizonten
- Vermeidung von visuellen und physischen Barrieren
- Schaffung eines zweiten ebenerdigen Übergangs über den Bahnhofplatz am Ausgang der Bahnhofstraße
- Verlegung der Rolltreppe aus der Bahnhofspassage an die Südseite
- Verlagerung der Einstein-Skulptur
- Attraktivierung Durchgang Sedelhofgasse-Bahnhofstraße durch Etablierung von Erdgeschossnutzungen
- Einbindung der Tiefgarage in das Preisgefüge der städtischen Parkhäuser
- Stärkung des Einzelhandelsstandorts Ulm in Gänze; Beteiligung der Sedelhöfe am City-Marketing
- Drehung der „Mall“ in den Sedelhöfen in Richtung der Bahnhofstraße
- Schließung der Bahnhofsgasse
- Verlegung und Drehung der Treppenanlage in Richtung Süden

## 7.2 Stellungnahme der Verwaltung zur Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften (OHS), Professor Dr. Arnd Jenne

Die Verwaltung hat die Grundannahmen, die Methodik sowie die Ergebnisse der zuvor beschriebenen Studie intensiv studiert und mit eigenen Erkenntnissen abgeglichen. Zudem hat sie die Studie Herrn Dr. Will, Fa. ECOSTRA GmbH für Wirtschafts-, Standort- und Strategieberatung in Europa, der das Projekt Sedelhöfe im Auftrag der Stadt Ulm und der IHK in Einzelhandelsfragen beratend begleitet, zur Begutachtung vorgelegt. In Summe der Erkenntnisse ist festzustellen, dass die Studie der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften gravierende methodische Mängel aufweist und nicht dazu geeignet ist, künftige Passantenströme in der Ulmer Innenstadt realistisch abzubilden. Die Kritikpunkte werden im Folgenden in der Systematik des vorstehenden Abschnittes 6.1 dargelegt:

zu a) Ausgangslage, Ziel und Aufbau der OHS-Studie:

Am Beispiel der Ulmer Innenstadt sollen erstmals überhaupt in der gesamten Stadt- und Handelsforschung „allgemeingültige Orientierungs-, Attraktivitätsbewertungs- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern“ bestimmt werden, welche nicht nur auf andere Städte sondern auch auf zukünftige Entwicklungen übertragbar sein sollen. Dies ist, wie die OHS-Autoren selbst konstatieren, ein gewaltiger Anspruch. Hier gibt es bislang keinerlei wissenschaftlich fundierte Vorbilder oder Beispiele.

Neben den spezifischen Ergebnissen einer Passantenbefragung bilden „allgemeingültige“ Erkenntnisse die Grundlage einer Modellrechnung, die Veränderungen von Passantenfrequenzen in Prozentgenauigkeit prognostizieren. Die Autoren sehen sich allerdings aufgrund „einer unzureichenden Datengrundlage der absoluten Passantenzahlen“ nicht in der Lage, eine Abschätzung der absoluten Frequenzänderungen vorzunehmen - also eine Aussage darüber zu treffen, in welchem Umfang die Anzahl der Passanten z.B. in der Bahnhofstraße zunehmen oder abnehmen wird! Hier zeigt sich bereits das grundlegende Problem, auf unzureichendem Datenmaterial belastbare Zahlen zu generieren.

zu b) Untersuchungsschritte und Methoden der Datengenerierung:

- Passantenzählung

Sowohl bei der Darstellung als auch bei der Dokumentation der Passantenzählung weist die OHS-Studie handwerkliche Fehler auf:

Die Darstellung der Zählstellen und der Rahmenbedingungen im Berichtsband entspricht nicht den üblichen fachlichen Standards für solche Zählungen. So sind die genauen Zählstellen textlich und visuell nur grob fixiert. Hier können erfahrungsgemäß Abweichungen von nur wenigen Metern zu anderen Ergebnissen führen. Auf eine Darstellung der Wetterverhältnisse oder besonderer Ereignisse mit Einfluss auf das Zählergebnis wurde völlig verzichtet. Zudem fehlen Angaben zur Form der Zählung (Strichlisten oder Handzählgeräte, Zählstellen einseitig oder beidseitig der Straße...). Ferner werden anstelle der absoluten Zählergebnisse lediglich Indexwerte dargestellt; die absoluten Zählergebnisse sind an keiner Stelle dokumentiert.

Die Autoren geben einerseits an, dass „die Verteilung der Passantenfrequenzen in der Ulmer Innenstadt ausreichend genau erfasst (wurde), um Aussagen über die Verteilung zu treffen“. Zugleich schränken sie aber ein, „weiterreichende Interpretationen, wie bspw. eine Hochrechnung auf Tages- oder Jahresfrequenzen, sind nicht möglich“.

Die Studie erfasst die aus Westen in die Innenstadt gelangenden Passanten lediglich an einer einzigen Zählstelle in der westlichen Bahnhofstraße. Die Zählung erfasst nicht den frequenzstarken Zeitraum von 12 Uhr bis 15 Uhr. Die Studie nennt nur Prozentsätze. Tatsächliche Zahlen werden nicht genannt. Die Abschätzung möglicher Bewegungsrichtungen ohne differenzierte Betrachtung der Herkunftsbeziehungen führt jedoch zwangsläufig zur Verfälschung der Ergebnisse.

Die im Auftrag der Stadt Ulm im Jahre 2007 durch die Modus Consult Ulm GmbH und die von der Stadt Ulm mitfinanzierten und im Auftrag der IHK Ulm von Stadt + Handel durchgeführten Zählungen von 2012 liefern hierzu ein differenzierteres Bild. Die genannten Zählungen erfassen die Passantenströme an verschiedenen Punkten (Bahnhofspassage, signalisierter Fußgängerüberweg mittig der Haltestelle, Fußgängerüberweg Bahnhofsteg/ZOB). Insbesondere die IHK-Zählung liefert nach den Bewegungsrichtungen differenzierte Ergebnisse. Aus den Zählungen kann abgeleitet werden, dass heute in etwa eine Hälfte der Passanten aus der Bahnhofspassage (Ebene -1) und die andere Hälfte von den beiden südlichen Fußgängerüberwegen aus (Ebene 0) in die Innenstadt gelangen.

Die Studie der Ostfalia Hochschule summiert diese Passanten unter der einen "Frequenzquelle Hauptbahnhof" und trifft die wesentliche Modellannahme, dass diese Passanten zu 75% in die Sedelhöfe und zu 25% in die Bahnhofstraße gehen würden. Vor dem Hintergrund der oben genannten differenzierten Zählungen ist diese Aussage nicht haltbar. Darüberhinaus werden die Verkehrsführungen am Bahnhofplatz im Zuge der Neugestaltung dieses Bereiches neu organisiert. Insbesondere die Übergänge auf Ebene 0 werden aufgewertet. Verlässliche Aussagen zur Verteilung der künftigen Passantenströme werden erst möglich durch dann durchzuführende Zählungen.

Nicht zuletzt ist bedenklich, dass die Passantenzählung nicht von den Mitarbeitern der Ostfalia Hochschule, sondern offenbar durch die Auftraggeber selbst, also die in der Bahnhofstraße ansässigen Handelshäuser, durchgeführt wurden. Diese Vorgehensweise eröffnet gewissen Zweifeln gegenüber der Objektivität der Daten Tür und Tor.

#### – Passantenbefragung

Auch hierzu finden sich im Berichtband weder eine exakte Dokumentation über die Verteilung der Befragungszahlen auf die einzelnen Tage noch über die genauen Standorte. In den 4 Befragungstagen wurden insgesamt 283 Befragungen durchgeführt. So wurden an allen Befragungsstellen in der Bahnhofstraße insgesamt nur 64 Passanten befragt, was im Mittel ca. 16 Befragungen pro Tag

entspricht. Dies dürfte in keiner Weise ausreichend für auch nur annähernd repräsentative Ergebnisse für die Passanten in der Bahnhofstraße sein.

Dabei wurde auch die Anzahl der Verweigerer der Befragung nicht erfasst; dies ist zumindest nicht dokumentiert. Aus ähnlichen Studien ist bekannt, dass bis zu zwei Drittel aller angesprochenen Personen die Mitarbeit verweigern. Zudem gibt es erfahrungsgemäß Abhängigkeiten der Bereitschaft zur Mitarbeit etwa von Tageszeit, Schrittgeschwindigkeit oder von dem Umstand, ob Personen alleine oder in Gruppen unterwegs sind. All diese Punkte haben Einfluss auf die Repräsentativität der zu erzielenden Ergebnisse. Inwieweit solche Einflussgrößen berücksichtigt wurden, geht aus der Studie nicht hervor. Ungeachtet dessen nehmen die Autoren für sich in Anspruch, dass „vor dem Hintergrund der Fallzahl der Stichprobe, der Befragungsorganisation sowie der statistischen Überprüfung der Ergebnisse (...) die Stichprobe als repräsentativ (gelten kann)“.

Nicht zuletzt ist Aufbau und Inhalt des verwendeten Fragebogens kritisch zu sehen. In die Zukunft oder auf unbekannte Situationen gerichtete Fragestellungen sind mit einem hohen spekulativen Charakter versehen. Zudem kann der teils suggestive Charakter der vorgelegten Fotos (so z.B. Frage 11 und Frage 12) die Ergebnisse der Befragung erheblich verzerren.

#### – Experiment

Eye Tracking-Systeme finden Verwendung v.a. bei Untersuchungen zum Produktdesign, der Werbe- bzw. Plakatanalyse sowie dem Aufbau und der Gestaltung von Internetseiten, wenn es darum geht u.a. Blickbewegungen aufzuzeichnen und zu analysieren. Im Einzelhandel werden diese für Untersuchungen etwa bei der Regalierung eingesetzt. In Planung und Konzeption finden Eye Tracking-Systeme nach Angaben der großen Entwickler und Betreiber solcher Zentren jedoch keine Verwendung. Nach vorliegenden Informationen sind solche Systeme bei Untersuchungen zum Passantenverhalten in Geschäftsstraßen wie auch im Zusammenhang mit der Einschätzung der Wirkung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen noch niemals zuvor eingesetzt worden. Vor diesem Hintergrund ist es für eine wissenschaftliche Arbeit durchaus überraschend, wenn die Autoren – ohne sich in ihrer Arbeit damit kritisch auseinander setzen – davon ausgehen, dass der Einsatz eines solchen Instruments bei der Analyse von Laufwegen und Orientierungsmustern von Passanten in Innenstädten auf jeden Fall verlässliche Ergebnisse liefert. Die Autoren konstatieren zwar, dass mit dieser Methode „wissenschaftliches Neuland“ betreten wird. Bezüglich der Verlässlichkeit der Methode stützen sie sich dabei aber ausschließlich auf Ergebnisse aus anderen Forschungsbereichen. Zieht man in Betracht, dass sich dynamische Orientierungs- und Wahrnehmungsmuster im dreidimensionalen Raum naturgemäß vollkommen anders darstellen als bei einem Blick auf die statische, zweidimensionale Projektion eines Raums unter Laborbedingungen, wird die Problematik einer unreflektierten Übertragung der Methode von einem Forschungsgebiet auf ein anderes greifbar.

Auch hier ist eine mangelhafte Dokumentation der Forschungsergebnisse im Berichtsband der OHS zu beklagen. Konkrete Angaben zu soziodemographischen Struktur der Probanden liegen nicht vor. Auch werden keine Statistiken zu Abbrüchen und Verweigerungsquoten etc. geführt. Ebenso scheint die Auswahl der verwendeten Fotos willkürlich. Auch ist die geringe Anzahl der verwendeten Fotos in keiner Weise dazu geeignet, belastbare und repräsentative Ergebnisse zu erzielen. Verzerrungen der Ergebnisse infolge der kaum vermeidbaren Suggestivkraft von Bildausschnitten sind bereits in der Systematik des Versuchsaufbaus angelegt.

Insbesondere der beschriebene Einsatz der Eye Tracking-Brillen in der Ulmer Innenstadt ist in keiner Weise dazu geeignet, repräsentative Daten zu generieren.

Zum Einen wurde dieser Test gerade einmal mit 14 (!) Probanden durchgeführt; zum anderen wurden die Probanden „in Anbetracht des hohen Wertes des Geräts“ stets von einem Versuchsleiter begleitet. Auch die Autoren konstatieren hier, dass dadurch „Verzerrungen des Verhaltens der Probanden nicht auszuschließen“ sind. Aus fachlicher Sicht sind die hieraus gewonnenen Ergebnisse völlig unbrauchbar. Ähnlich verhält es sich mit dem Einsatz von GPS-Tracker zur Aufzeichnung von Laufwegen: Tests mit lediglich 23 Probanden sind nicht dazu geeignet, auch nur annähernd repräsentative Ergebnisse zu liefern.

Der von den Autoren formulierte Anspruch, „allgemeingültige Orientierungs-, Attraktivitäts- und Entscheidungsmuster von Innenstadtbesuchern“ zu erfassen, zusammen mit den nicht vorhandenen Erfahrungswerten zur Validität der Ergebnisse hätte eine hohe Fallzahl der Stichprobe, diverse Plausibilitätsprüfungen sowie Kontrolluntersuchungen und eine vorsichtige, zurückhaltende Verwendung der Ergebnisse durch die Autoren nahegelegt; dies ist nicht erkennbar.

Aus den Ergebnissen der dargestellten Verfahren zur Datenerhebung ziehen die Autoren Schlüsse, die teilweise mindestens stark interpretierend wenn nicht gar spekulativ sind. Hier wird bestimmten Bildelementen, etwa historischen oder rekonstruierten Gebäuden im Hintergrund, Einzelpersonen oder Personengruppen, gekrümmten oder geraden Wegen eine mehr oder wenige große Bedeutung beigemessen, ohne etwa Effekte des Bildaufbaus (Zentralperspektive) oder die Lage der Elemente im Bild zu berücksichtigen. Zudem bleiben z.T. deutliche Abweichungen in den Daten unkommentiert, während wiederum andererseits aus eher geringen Abweichungen bedeutende Erkenntnisse destilliert werden.

zu c) Modellrechnung

Die Autoren verweisen einleitend auf verschiedene Einschränkungen und Begrenzungen in der Aussagenreichweite und der Realitätsnähe dieser Modellrechnungen („methodische Restriktionen“, idealisiertes und (...) reduziertes Abbild der Realität“, „keine Werte im Sinne einer mit Sicherheit eintretenden Größe“). Diese Einschränkungen und Begrenzungen der Aussagenreichweite finden sich dann aber nicht mehr in der Darstellung und Kommentierung der Ergebnisse der Modellrechnung. Unabhängig von den erwähnten methodischen Restriktionen einer solchen Modellrechnung, dem idealisierten und reduzierten Abbild der Realität, den rein mathematischen Größen und dem „wissenschaftlichen Neuland“ sehen sich die Autoren der Studie in der Lage Aussagen dahingehend zu treffen, dass z.B. die Platzgasse durch die Sedelhöfe einen Frequenzrückgang zwischen 7 und 12 %, die Hafengasse gar 25 – 30 % zu erwarten hätten.

Die Studie geht von einer gleichen Attraktivität und Anziehungskraft der Sedelhöfe und der Bahnhofstraße aus. Ohne diese Annahme ist das vom Verfasser zu Grunde gelegte mathematische Modell zur Aufteilung der Passantenströme nicht haltbar. Dabei werden jedoch wesentliche Gesichtspunkte außer Acht gelassen.

Die Modellannahmen der Studie reduzieren die prognostizierten Wegeentscheidungen auf die durch Befragung und Experiment gewonnenen subjektiven Verhaltensmuster auf der Grundlage nicht ausreichender Daten. Tatsächlich messbare Aspekte wie grundlegende räumliche Dispositionen, Dimensionierung der Straßen und Gassen sowie Flächengrößen bleiben unberücksichtigt.

In den Sedelhöfen werden in einem in den Stadtraum integrierten offenen Stadtquartier 18.000 qm Verkaufsfläche (VK) neu errichtet. Dem gegenüber stehen derzeit ca. 42.000 qm VK in der Bahnhofstraße und ca. 27.900 qm VK in der Hirschstraße. Insgesamt weist die Innenstadt im Bestand ca. 130.000 qm VK auf. Die Sedelhöfe werden die

Verkaufsfläche der Innenstadt somit moderat um ca. 14% erweitern. Dies und die reinen Verkaufsflächenzahlen finden jedoch in der Studie keine angemessene Betrachtung.

Eine weitere Prämisse für die Modellrechnung sind Wegelängen und Geschwindigkeiten der Passanten. Der rechnerische Ansatz für die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke in der Ulmer Innenstadt beruht auf der Selbsteinschätzung der befragten Passanten und Probanden und beträgt danach rund 2 km. Diese Angabe hat für die Modellrechnung insofern einige Bedeutung, als daraus Konsequenzen gerade für weiter entfernte Einkaufslagen abgeleitet werden. Diesem wichtigen Parameter lediglich eine Selbsteinschätzung der Probanden zugrunde zu legen, ist in keiner Weise dazu geeignet, belastbare Ergebnisse zu erzielen – insbesondere wenn man bedenkt, dass die innerstädtischen Wegstrecken gerade der einkaufenden Kunden weniger zielgerichtet sind und damit reelle Anhaltspunkte für zurückgelegte Wegstrecken fehlen.

Eine weitere, in der Systematik der Modellrechnung begründete Problematik liegt darin, dass sich Unschärfen und statistische Abweichungen infolge der Hintereinanderschaltung mehrerer Entscheidungspunkte potenzieren und die Ergebnisse insbesondere für die weiter entfernt liegenden Bereiche immer unschärfer werden lassen.

Aus fachlicher Sicht treffen die Autoren hier Aussagen, welche in dieser Konsequenz auch im Rahmen einer Modellrechnung nicht haltbar sind. Dies gilt insbesondere in Anbetracht gerade auch der fragwürdigen methodischen Grundlagen, der kritisch zu hinterfragenden Prämissen der Modellrechnung ebenso wie auch der fehlenden Transparenz und Nachvollziehbarkeit in der Darstellung. Somit bestehen aus fachlicher Sicht erhebliche Zweifel an der Wissenschaftlichkeit und Objektivität.

#### zu d) Vorschläge zur Anpassung der Planung

Die Vorschläge zur Anpassung der Planung Sedelhöfe sind nach Aussage der Autoren aus der Perspektive der etablierten Einzelhändler in der Ulmer Innenstadt formuliert. Die anschließende, ausdrücklich formulierte Fokussierung auf eine verstärkte Lenkung der Passantenströme in die Bahnhofstraße lässt aber vielmehr vermuten, dass nicht in erster Linie die Händlerschaft der Innenstadt in Gänze, sondern vielmehr speziell die Geschäfte in der Bahnhofstraße, also gerade auch die Häuser der Auftraggeber der Studie, von den Vorschlägen profitieren sollen. Hier bestehen grundsätzlich Zweifel an der Objektivität der Vorschläge.

Die Autoren blenden zudem gänzlich aus, dass Stadtplanung nicht in erster Linie auf verhaltenspsychologischen Erkenntnissen aus dem Bereich des Einzelhandels beruht, sondern eine Vielzahl von Einflussfaktoren stadträumlicher, funktionaler, gestalterischer und ökonomischer Art in sich vereint. Die Sedelhöfe sind vor allem ein Projekt der Stadtentwicklung zur Restrukturierung eines lange Zeit vernachlässigten innerstädtischen Quartiers und folgen daher zuzunächst den Prämissen der Stadtplanung.

#### Fazit:

Die Studie der Ostfalia Hochschule weist erhebliche methodische Mängel auf. Die vom Verfasser getroffenen Grundannahmen sind selektiv und spekulativ. Die Auswahl und Bewertung der Aspekte der Datengenerierung lassen wesentliche Gesichtspunkte außer Acht und genügen schon auf Grund der geringen Fallzahlen nicht wissenschaftlichen Ansprüchen und damit Anforderungen an Allgemeingültigkeit und Nachvollziehbarkeit. Die Ergebnisse der Studie beruhen weitgehend auf rein subjektiven Verhaltensmustern.

Die Sedelhöfe werden zweifelsohne zu einer Veränderung im Passantenverhalten führen, allein schon dadurch, dass neuer attraktiver öffentlicher Raum entsteht, wo bisher Straßenverkehrsflächen prägend waren. Deren Auswirkungen sind verlässlich jedoch

ausschließlich durch künftige Erhebungen zu ermitteln. Unter Betrachtung der vorgenannten Gesichtspunkte sowie der fachgutachterlichen Beratung der ecostra GmbH wird festgestellt, dass die Studie der Ostfalia Hochschule zur Bewertung künftiger durch die Sedelhöfe verursachter Änderungen der Passantenströme nicht geeignet ist. Erkenntnisse, die Auswirkungen auf den vorliegenden Bebauungsplan hätten, sind aus der Studie nicht zu ziehen.

8. Die aufgeführten Stellungnahmen erfordern keine Änderungen bzw. Ergänzungen am Bebauungsplanentwurf i.d.F. vom 20.02.2014.

Der vom Büro für Stadtplanung für die Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht ausgearbeitete Bebauungsplan kann ohne Änderung oder Ergänzung Grundlage der weiteren Beschlussfassung sein. Eine erneute Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich.

9. Der Bebauungsplan i.d.F. vom 20.06.2014 und die Satzung der örtlichen Bauvorschriften können gemäß § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches bzw. § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg als Satzungen erlassen und die beiliegende Begründung i. d. F. vom 20.06.2014 hierzu festgelegt werden.

Nähere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung des Fachbereichsausschusses.